Die Weseler schiffahrt im XVI. jahrhundert

Herbert Münker


SIGILLUM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
VE RI TAS





Die Weseler Schiffahrt im XVI. Jahrhundert.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

genehmigt

von der Philosophischen Fakultät

der

Rheinischen Friedrich Wilhelms-Universität zu Bonn.

Von

Herbert Münker

aus

Mülheim a. d. Ruhr.

Promoviert am 9. Juli 1907.



Wesel 1907.

Buchdruckerei von Carl Kühler.

Berichterstatter:

Geh. Regierungsrat Professor Dr. Aloys Schulte.

Mit Genehmigung der Fakultät kommt hier nur ein Teil der eingereichten Arbeit zum Abdruck. Die ganze Arbeit wird unter dem Titel: „Die Weseler Schiffahrt vornehmlich zur Zeit des spanisch-niederländischen Krieges. Ein Beitrag zur Verkehrsgeschichte des Niederrheins" in der Sammlung „Studien und Quellen zur Geschichte von Wesel" im Laufe dieses Jahres in Wesel erscheinen.

Meinen Eltern.

Die Anregung zu vorliegender Arbeit erhielt ich durch Herrn Geh. Regierungsrat Professor Dr. Aloys Schulte in Bonn. Hierfür wie für seine äußerst liebenswürdige und fördernde Anteilnahme an dem Fortschreiten meiner Studien sage ich meinem verehrten Lehrer auch an dieser Stelle von Herzen Dank.

Den Herren Archivdirektor Dr. Ilgen und Archivrat Dr. Redlich in Düsseldorf sowie Herrn Dr. Kuske in Köln bin ich ebenfalls zu großem Danke verpflichtet für ihre weitgehende Unterstützung bei der Sammlung des Materials.

Quellen und Literatur.

a. Ungedruckte Quellen.

In erster Linie wurden die Bestände des in Düsseldorf beruhenden Weseler Stadtarchivs benutzt, die vorzüglich erhalten und geordnet sind:

Caps. 325 – 26 Schiffergilde-Sachen.
„ 57 Cöllnisches Stapel-Recht und Beurth.
„ 308 – 10 Zollsachen.
„ 152 Landes-Publica (Lizenten).
„ 111 Hispanica, Hollandica.
„ 101 Hafen-Sachen.
„ 145 Krahnen-Sachen.
„ 82 Fettwage-Sachen.
„ 77 Brückengeld.
„ 4 Acciese-Sachen.
„ 19 Auf- und Vorkäufferey.
„ 351 – 53 Karten.
Stadtrechnungen 1521 – 1672.
Ratsprotokolle 1558 – 63, 1580 – 91, 1629 – 32, 1650 – 52 und viele Exzerpte.
Missivenbücher, Stadt- und Landsachen 1635 – 70.
„ Parteisachen 1633 – 52.

Ferner wurden benutzt einzelne Stücke aus

Akten und Literalien des Cleve-Märkischen Landes-Archivs zu Düsseldorf (Cleve-Mark XII) für Zoll und Lizent.

Kurköln: Rheinzölle.
„ Rheinschiffahrt Nr. 7.

Emmericher Stadtarchiv: Acta, Manuscripta 9: Giltbueck. (In Emmerich ist von den Schiffahrtsakten jener Zeit nur das Gildebuch erhalten.)

Kölner Stadtarchiv: Rheinschiffahrt. (Eine genauere Bezeichnung war zur Zeit nicht möglich.)

Alle Materialien mit Ausnahme der zuletzt genannten befinden sich im Düsseldorfer Staats-Archiv.

b. Gedruckte Quellen.

Sloet, L. A. J. W., Oorkondenboek der Graafschappen Gelre en Zütfen. 'sGravenhage 1872.

Urkunden und Aktenstücke zur Geschichte des Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg. 1864 – 99.

c. Literatur.

Agats, Arthur, Der hansische Baienhandel. Heidelberger Abhandlungen. 1904.

Aitzema, Saken van Staet en Orlogh, 6 Bände. Graven-Haghe 1669–72.

Annales Noviomagi, Nimwegen 1790.

Averdunk, Heinrich, Geschichte der Stadt Duisburg. 2 Bände. Duisburg 1894/95.

Averdunk, Die Duisburger Börtschiffahrt. In „Schriften des Duisburger Museums-Vereins." 1905.

Baasch, Ernst, Die Börtfahrt zwischen Hamburg, Bremen und Holland. Forschungen zur hamburgischen Handelsgeschichte II. Hamburg 1898.

Baasch, Hamburgs Seeschiffahrt und Waarenhandel vom Ende des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts. Zeitschrift des Vereins für Hamburger Geschichte IX, 2. 1893.

Balen, Matthys, Beschrijvinge van Dordrecht. Dordrecht 1677.

Bettgenhäuser, R., Die Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt im Mittelalter. Leipziger Studien II, 1. Leipzig 1896.

Beyerhaus, E., Der Rhein von Straßburg bis zur holländischen Grenze in technischer und wirtschaftlicher Beziehung. Coblenz 1902.

Blok, P. J., Geschiedenis Van Het Nederlandsche Volk. 6 Bände. Groningen 1890–1904.

Borght, R. van der, Das Verkehrswesen. Leipzig 1894.

Braun und Hogenberg: Beschreibung und Contrafaktur der vornembsten Stät der Welt. 6 Bände. Köln 1572–1618.

Brockhaus, Conversations-Lexikon 1892.

Buijs, J. T., De Verordeningen op Veer en Beurtschepen. Haarlem 1853.

Commelin, Casparus, Amsterdam. 2 Bände. Amsterdam 1693.

Dederich, Andreas, Annalen der Stadt Emmerich. Wesel 1867.

Dufflaeus, Kilian, Etymologicum Teutonicae linguae 1771.

Düsseldorf, Geschichte der Stadt, in 12 Abhandlungen. Düsseldorf 1888.

Eckert, Christian, Das Mainzer Schiffergewerbe in den letzten drei Jahrhunderten des Kurstaates. Schmollers Forschungen XVI. 1899.

Ehrenberg, Richard, Hamburg und England im Zeitalter der Königin Elisabeth. Jena 1896.

Ehrenberg, Richard, Das Zeitalter der Fugger. 2 Bände. Jena 1896.
Falke, Johannes, Geschichte des deutschen Zollwesens. Leipzig 1860.
Forst, H., Die Spanier am Rhein im 30jährigen Kriege. Westdeutsche Zeitschrift XVIII, 1.
Franck, Etymologisches Woordenboek der nederlandsche Taal. 1884.
Gantesweiler, P. Th. A., Chronik der Stadt Wesel. Wesel (1795) 1881.
Gothein, Eberhard, Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert. In „Schriften des Vereins für Socialpolitik" 101. Leipzig 1903.
Gothein, Eberhard, Zur Geschichte der Rheinschiffahrt. Westdeutsche Zeitschrift XIV, 3. 1895.
Gothein, Eberhard, Rheinische Zollkongresse und Handelsprojekte am Ende des 17. Jahrhunderts. Beiträge zur Geschichte Kölns und der Rheinlande. 1895.
Guicciardin, Loys, Beschrijvinge der gantsher Nederlanden. Arnhem 1617.
Häberlin, D. Franz Dominicus, Neueste Teutsche Reichs-Geschichte. Halle (Band XII, 1782; XVIII. 1785).
Harleß, W., Zur Geschichte der Stadt Wesel. Zeitschrift des Bergischen Geschichts-Vereins XXIV.
Heidemann, Die Villa und Curtis Wisele. Zeitschrift des Bergischen Geschichts-Vereins V.
Heidemann, Statut des Stiftes Oberndorf. Zeitschrift des Bergischen Geschichts-Vereins V.
Ilgen, Th., Die Landzölle im Herzogtum Berg. Zeitschrift des Bergischen Geschichts-Vereins XXXVIII. 1905.
Ilgen, Th., War die Lippe im Mittelalter ein Schiffahrtsweg von erheblicher Bedeutung? Mitteilungen der Altertums-Kommission für Westfalen. Heft II. Münster 1901.
Interest van Holland, ofte Gronden van Hollands Welvaren. Amsterdam 1662.
Keuren en Ordonnantien[1]) op het Groot Binnenlandsvaarders en Buitenlandsvaarders Gild. Amsterdam 1767.
Kliche, Walther, Die Schiffahrt auf der Ruhr und Lippe im achtzehnten Jahrhundert. Zeitschrift des Bergischen Geschichts-Vereins XXXVII. 1904.
Kohl, J. G., Der Rhein. 2 Bände. Leipzig 1851.

[1]) Auffallenderweise fehlen darin die Bestimmungen über die Amsterdam-Weseler Beurt.

Kuske, Bruno, Die Rheinschiffahrt zwischen Köln und Düsseldorf vom 17. bis 19. Jahrhundert. Düsseldorfer Jahrbücher. Düsseldorf 1906.

Kuske, Bruno, Die Bonner Schiffahrt im 18. Jahrhundert. Annalen des historischen Vereins für den Niederrhein. Band 81.

Kuske, Bruno, Der Kölner Fischhandel vom 14. bis 17. Jahrhundert. Westdeutsche Zeitschrift XXIV, Heft 3.

Lamprecht, Deutsches Wirtschaftsleben im Mittelalter. II. Leipzig 1886.

Liesegang, E., Untersuchungen zur Verfassungsgeschichte der clevischen Städte. Gierkes Untersuchungen LII.

Löper, C., Die Rheinschiffahrt Straßburgs. Straßburg 1877.

Luzac, Elias, Hollands Rijkdom. 4 Bände. Leiden 1780.

Merian, Caspar, Topographia Germaniae Inferioris. Frankfurt a. M. 1659.

Meteren, Emanuel van, Historische Beschreibung des Niderländischen Kriegs. 4 Bände. Amsterdam 1627–40.

Mieris, Franz van, Beschrijvinge der Stad Leyden. Leyden 1770–1784.

Nettesheim, Geschichte der Stadt und des Amtes Geldern. Crefeld 1863.

Ockhart, J. F., Der Rhein nach der Länge seines Laufs und der Beschaffenheit seines Strombettes. Mainz 1816.

Ockhart, J. F., Geschichtliche Darstellung der früheren und späteren Gesetzgebung über Zölle und Handelsschiffahrt des Rheins. Mainz 1818.

Pringsheim, O., Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklungsgeschichte der vereinigten Niederlande im 17. und 18. Jahrhundert. Schmollers Forschungen X, 3. 1890.

Ravesteyn, W. van, Onderzoekingen over de economische en sociale ontwikkeling van Amsterdam gedurende de 16de en het eerste Kwart der 17de eeuw. Amsterdam 1906.

Rees, O. van, Geschiedenis der Staathuishoudkunde in Nederland. 2 Bände. Utrecht 1865.

Reinhold, Verfassungsgeschichte Wesels im Mittelalter. Gierkes Untersuchungen XXIII.

Ritter, Moriz, Deutsche Geschichte im Zeitalter der Gegenreformation und des 30jährigen Krieges. I. (1889), II. (1895), III. (Heft 17).

Schäfer, Dietrich, Deutschland zur See. Jena 1897.

Schaumburg, E. von, Die Begründung der Brandenburg-Preußischen Herrschaft am Niederrhein und in Westfalen. Wesel 1859.

Scholten, R., Die Stadt Cleve. Cleve 1879–81.

Schmoller, G., Studien über die wirtschaftliche Politik Friedrichs des Großen II. Jahrbücher für Gesetzgebung VIII, Heft 1.

Schulte, Aloys, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs. 2 Bände. Leipzig 1900.

Schulte, Aloys, Deutschland und das Meer. Beilage zur Allgemeinen Zeitung Nr. 23. 1900.

Sitter, J. de, Over Beurtveeren. Akad. Proefschrift. Groningen 1868.

Stieda, Artikel „Stapelrecht" im Handwörterbuch VI, 992 ff.

Strotkötter, G., Die Bestrebungen zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Lippe im 15., 17. und 18. Jahrhundert. Münster 1895.

Strotkötter, G., Die Lippeschiffahrt im 19. Jahrhundert. Münster 1896.

Supan, Alex, Grundzüge der Physischen Erdkunde. Leipzig 1903.

Die Verbesserung der Rheinschiffahrt und der Schiffbarkeit des Rheines. Emmerich und Elberfeld 1850/51.

Wagenaar, Jan, Amsterdam. 3 Bände. 1760—67.

Windscheid, Joh. Wilh., Commentatio de Stapula. Düsseldorf 1775.



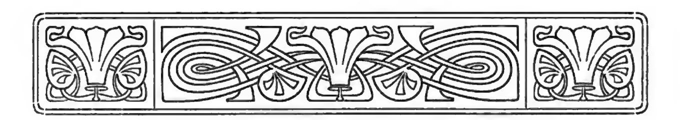
Inhaltsübersicht.





Plan der Stadt und Umgegend von Wesel vom 1. Juli 1582, vor Befestigung der Vorstädte.

(Vgl. Gantesweilers Chronik.)



Einleitung.

Die Flüsse sind die natürlichsten und großartigsten Bahnen für den festländischen Handel und Verkehr. Waren sie in früheren Zeiten der einzige Weg, der im Binnenlande eine Beförderung schwererer Güter und größerer Massen ermöglichte, so blieben sie lange auch für alle anderen Zweige des Verkehrs gegenüber einer außerordentlich beschwerlichen Landfahrt der gegebene Transportweg. Noch heutigen Tages sind sie, was Billigkeit der Frachten anbetrifft, allen anderen Transportinstituten überlegen. Wenn eben möglich suchte man sich daher der Wasserstraße zu bedienen. Die Flußläufe bilden in früheren Jahrhunderten und in gewissem Maße noch jetzt die Sammelpunkte und zugleich die Ausgangspunkte allen Verkehrs.

In vollstem Maße gilt das von dem bedeutendsten aller deutschen Ströme, dem Rhein, und ganz besonders von seinem Unterlaufe. Oberhalb Kölns beginnen die hemmenden Gebirge auf beiden Seiten zurückzutreten. Je weiter nun der Strom seine Fluten im norddeutschen Flachlande dahinwälzt, um so leichter vermag man auf zahlreichen Wasser- und Landwegen überall hin in die ausgedehnten umliegenden Landschaften vorzudringen. Für sie alle wird der Rhein zur Hauptader, zum Mittelpunkt des gesamten Verkehrslebens. Diese beherrschende Stellung behält der Niederrhein bis zur Niederländischen Grenze. Mit dem Eintritt der Stromspaltungen tritt bei der Nähe konkurrierender Wasserarme die Bedeutung des einzelnen Flußlaufes wieder zurück.

Doch auch das Stromgebiet des deutschen Niederrheins wird wenigstens auf einer Seite durch eine solche benachbarte Wasserstraße beträchtlich eingeengt: das Maßgebiet bildet nach Westen hin sehr bald seine natürliche Grenze. Um so weiter aber erstreckt es sich nach Osten, und seine Ausdehnung nimmt hier entsprechend der Länge der rechten Nebenflüsse nach Norden hin immer mehr zu. Die Wasserscheide liegt stellenweise nur wenige Meilen von der Weserlinie selbst entfernt.

Aber dieses weite niederrheinische Stromgebiet bildet keine ganz gleichförmige Masse. Wir unterscheiden eine südliche von einer nördlichen Hälfte und ebenso an dem Flußlaufe selbst einen oberen und

unteren Teil[1]). Die Grenze – sie liegt etwa an Ruhr und Lippe – ist von Natur nicht scharf bezeichnet, am wenigsten noch beim Flußfaden selbst. Aber ein Unterschied macht sich doch in mancherlei Hinsicht bemerkbar.

Von der Ruhrmündung ab neigt sich der Rhein merklich mehr nach Westen. Er nimmt jetzt seine nordwestliche Richtung an, um dann ganz in die westliche überzugehen. Unterhalb der Lippemündung sind auch die Krümmungen minder bedeutend. Vor allem aber wird durch das Einmünden von Ruhr und Lippe die Wasserfülle des Rheines ansehnlich vermehrt. Die Breite des Flußfadens erhöht sich nun auf 500, 600, ja auf über 700 m. Und zugleich vermindert sich die Stromgeschwindigkeit ganz beträchtlich. Sie ist auf dem Unterrhein im ganzen um $^1/_3$ geringer als auf dem oberen Niederrhein.

Bei den genannten Flußmündungen hören ferner die Gebirge im Osten und Westen vollständig auf. Die Folge davon ist, daß nun das Überschwemmungsgebiet bedeutend größer wird, der Rhein die Natur des Deltarheines annimmt. Bei der Ruhrmündung beginnt seit uralter Zeit der Deichbau. Zugleich aber ist jetzt mit dem Aufhören der Gebirge der Strom den Winden ganz anders ausgesetzt als bisher. Kohl[2]) bemerkt dazu: „Infolge der nun frei werdenden Ost- und Westwinde muß so auf dem unteren Niederrhein die Beschiffungsweise, namentlich die Einrichtung des Segelwerks der Schiffe, eine ganz andere werden.“ Das Mündungsgebiet von Lippe und Ruhr erscheint danach mit Rücksicht auf die Bauart und Einrichtung der Schiffe als ein natürlicher Abschnitt für die niederrheinische Schiffahrt.

Hier entwickeln sich nun auch im Mittelalter die beiden bedeutendsten Handels- und Schiffahrtsplätze des Niederrheins, Duisburg und Wesel; aber entscheidend war dabei doch für beide Orte die Lage an den Mündungen der beiden größten Nebenflüsse des Niederrheins.

Die Lippestraße vor allem nimmt unter den natürlichen Verkehrswegen des nordwestlichen Deutschland eine hervorragende Stellung ein. Infolge der Gestrecktheit und Länge ihres Laufes die natürlichste Verbindung zwischen Rhein und Weser, wegen der flachen Beschaffenheit ihrer Ufer zu beiden Seiten recht gangbar und wegsam, erscheint sie „als die vornehmste Waren- und Völkerbahn, als der mächtigste kommerzielle und militärische Naturkanal zwischen Weser und Rhein“.

---

[1]) Wir bezeichnen im folgenden die Stromstrecke von Köln bis zur Grenze als Niederrhein und hiervon den unteren Abschnitt etwa von der Ruhr- und Lippemündung ab als Unterrhein.

[2]) II. p. 141.

Durch zahlreiche Durchlasse des sie im Süden begleitenden Höhenzuges tritt sie zudem mit der nahen Ruhr und damit auch mit den bergischen, märkischen und westfälischen Landen in leichte Verbindung. Nach Norden hin ist die Emslinie bei Münster unschwer zu erreichen. Und auch als Schiffahrtsweg kam die Lippe seit alten Zeiten in Betracht[1]; der Tieflandfluß mit seinem schwachen Gefälle lud seit jeher zum Befahren ein.

Doch noch ein anderer Umstand hat die Verkehrsentwicklung an der Lippe bedeutend gefördert. Auf der linken Seite des Flusses zieht sich am Fuße des Haarstrangs ungefähr vom Rhein bis nach Paderborn ein 1 – 2 Meilen breiter Streifen eines äußerst fruchtbaren Kleibodens, der sogenannte Hellweg, hinauf. Auf diesem Landstriche saß immer die stärkste Bevölkerung Westfalens; seit alten Zeiten blüht hier längs der Lippe eine Reihe lebhafter Handelsstädte. Der lippesche Hellweg war von jeher ein berühmter Heerweg und eine wichtige Handelsstraße, „einer der bedeutendsten Karawanentrakte und Kanäle zur Dirigierung des friedlichen Austausches des östlichen mit dem westlichen Deutschland, und zunächst insbesondere der unteren Rhein- mit den mittleren Wesergegenden[2]". Die Nähe des Hellweges war für Ruhr und Lippe beinahe gleich wichtig; liegen doch alle die großen Hellwegstädte wie Soest, Werl, Unna, Dortmund, Bochum und etwas weniger genau auch Essen annähernd 3 Stunden von der Lippe und 1 – 1½ Stunden von der Höhenlinie des Haarstrangs entfernt. Aber die Lippe war weit bequemer zu erreichen als das tief im Gebirge versteckte Tal der Ruhr.

Eine besondere Bedeutung mußte nach alledem dem Mündungsgebiet der Lippe zukommen. Hier, an dem Kreuzungspunkte des Niederrheins und der Hauptnaturbahn aus dem östlichen Deutschland, erbauten einst die Römer an einer vorgelagerten Höhe ihr Castra Vetera; an dieser Stelle entstand später der deutsche Ort Xanten. Und auf der anderen Seite, nahe der Lippemündung selbst[3]) entwickelte sich der Reichshof Wesel im späteren Mittelalter zum wichtigsten Handelsplatz am deutschen Niederrhein.

---

[1]) In Haltern ist neuerdings eine römische Schiffslände festgestellt worden.

[2]) Kohl II. 295.

[3]) Die Lippe floß im Mittelalter an der Ostseite Wesels entlang und mündete bei Flüren etwa 1 Stunde unterhalb Wesels in den Rhein. Hier lag wahrscheinlich das alte Lippemund. Ihre jetzige Mündung oberhalb Wesels scheint sich die Lippe im Anfang des 16. Jahrhunderts gesucht zu haben. Vgl. Heidemann: Villa und Curtis Wisele p. 185 f. Auch der Rhein floß ehemals weiter westlich an Wesel vorbei (Clemen p. 117: „Seine Lage an zwei Flüssen erhielt Wesel erst durch den zwischen 1530 und 1590 veränderten Rheinlauf").

Überblick über die kommerzielle Entwicklung Wesels im Mittelalter.

Wesel, und zwar eine ecclesia Wesele, wird zum ersten Male erwähnt in einer dem Frühmittelalter entstammenden Notiz auf dem Rande einer Urkunde Karl Martells[1]). Im Jahre 1065 hören wir abermals von der Kirche in der Villa Wesel. Der alte Reichshof selbst war inzwischen als Benefizium an die Herzöge von Niederlothringen-Brabant gekommen[2]). Durch einen Heiratsvertrag vom Jahre 1233 gelangte er dann an das klevische Grafenhaus.

Neben der Villa Wiselensis war für die Entwicklung des Ortes von Bedeutung die Curtis Wesele[3]), ein Hof, der in unbekannter Zeit von der Villa abgetrennt und als Allod an die Grafen von Kappenberg gekommen war. Von diesen wurde er 1122 dem Stifter des Praemonstratenserordens geschenkt, und im folgenden Jahre auf ihm ein Kloster gegründet, das spätere Oberndorf. Schon vor dem Jahre 1233 gewannen die Grafen von Kleve über dieses Kloster die Vogtei.

Der sich entwickelnde Ort scheint bereits früh eine gewisse kommerzielle Bedeutung erlangt zu haben. In einer Urkunde vom Jahre 1142, die uns über die Anfänge des klevischen Handels unterrichtet, bestätigt der Erzbischof Arnold von Köln die Gewohnheit[4]), daß die Kaufleute von Rees in Wesel, Xanten, Emmerich, Elten, Dölicheim und Smithusen, und ebenso die Kaufleute aus diesen Orten in Rees frei, ohne Zoll zu entrichten, kaufen und verkaufen dürfen. Schon jetzt sehen wir also Weseler Kaufleute am Handels- und Rheinverkehr[5]) beteiligt. Aber das Leben der Dorfbewohner drehte sich doch noch vorzugsweise um bäuerliche Interessen.

Allmählich aber ändert sich das. Der Ort entwickelt sich dank seiner Lage immer mehr zu einem Mittelpunkt von Handel und Verkehr.

---

[1]) Reinhold p. 5 f.

[2]) Harleß p. 58.

[3]) Heidemann: Villa und Curtis Wisele p. 198 f.

[4]) Sloet I. Nr. 277: „. . . . . quam consuetudinem, immo honoris et amoris vicissitudinem, cum usque ad nostra tempora in pace vidissemus deductam, rogatu quorundam fidelium nostrorum scribi iussimus."

[5]) Daß es sich hier vornehmlich um Rheinverkehr handelt, geht aus der Lage der genannten Orte unzweifelhaft hervor, wenn auch der Strom einige von ihnen nicht unmittelbar berührte. Ähnlich wie Wesel lag auch Emmerich damals annähernd 1 Stunde vom Rhein entfernt; zwischen 1233 und 37 bahnte sich dann der Fluß ein neues Bett hart an Emmerich vorbei (Dederich p. 91).

Jedenfalls hatte er im Jahre 1241 bereits eine längere Periode kommunaler und kommerzieller Entwicklung durchgemacht[1]; es bestand bereits ein Wochenmarkt in ihm[2]. Und nun wird er eben im Jahre 1241 vom Grafen von Kleve aus dem Gerichts- und Verwaltungsorganismus des platten Landes gelöst und zur Stadt erhoben.

Das Stadtprivileg trägt in weitgehendem Maße den Bedürfnissen einer Handel und Gewerbe treibenden Bevölkerung Rechnung[3]. Von besonderer Bedeutung ist dabei für den Weseler Handel die Befreiung der Bürger vom Zoll an allen klevischen Zollstätten, wo auch immer sie gelegen seien; doch wird zugleich verboten, fremder Leute Gut als sein eigenes am Zoll vorbeizuführen.

Für die Entwicklung von Handel und Verkehr in Wesel war es dann anscheinend von großer Bedeutung, daß durch die Veränderung des Rheinlaufes um 1270 dem benachbarten Duisburg der Verkehr zu Wasser allmählich sehr behindert wurde[4]. Denn nun hob sich der Weseler Handelsverkehr in der zweiten Hälfte des Mittelalters in auffallendem Maße.

Die klevischen Grafen suchten auch den Handel der jungen Stadt sehr bald durch weitere Privilegien zu heben[5]. 1258 hatte man nähere Bestimmungen über den Weseler Wochenmarkt getroffen, dessen bei der Stadterhebung nur ganz nebenher gedacht worden war. Allen Kaufleuten, die nur immer ihn besuchen, wurde freies Geleit für Hin- und Rückreise zugesagt. 1277 erhält Wesel als erste unter den klevischen Städten die Erlaubnis, eine Akzise, eine Abgabe vom Kauf und Verkauf gewisser Gegenstände, zu erheben. Dabei behält sich Graf wie Bürgerschaft das Recht vor, sie sobald es zweckmäßig erscheinen sollte wieder aufzuheben. Statt dessen aber wurde sie in den nächsten Jahrzehnten immer mehr ausgestaltet. 1324 gesteht der Graf der Stadt die Erhebung einer Akzise auf ewige Zeiten zu. Auch die Zollbefreiungen wurden erneuert und erweitert[6]. 1397 erwirkt der Landesherr[7] für Wesel Freiheit von allen bergischen Zöllen. Zahlreich sind daneben die Privilegien für die eigenen Zollstätten. Aber auf der anderen Seite erfuhr die Zollfreiheit der Weseler doch auch wieder bedeutende Einschränkungen

[1] Reinhold p. 9.

[2] Liesegang p. 72 ff.

[3] Reinhold p. 21 ff.

[4] Averdunk: Duisburg 68 ff., 420 ff.

[5] Liesegang p. 72 ff.

[6] Reinhold p. 45.

[7] Nach dem Aussterben des klevischen Grafenhauses (1368) waren dessen Besitzungen an die Grafen von der Mark gefallen.

durch die Einrichtung neuer Zölle seitens der Grafen, so vor allem am Ende des 13. Jahrhunderts durch die Anlegung des Büdericher Zolls.

Die Zollfreiheit der Weseler Bürger gab auch Anlaß zu zahllosen Streitigkeiten mit den Zolleinnehmern. Zur Erleichterung der Kontrolle händigte nun der Bürgermeister jedem Kaufmann vor der Abfahrt ein Zeichen aus, durch welches sich dieser an den Zollstätten als zollfreier Weseler Bürger legitimierte[1]). Von diesen Zollzeichen erhob die Stadt seit 1363 eine Abgabe, das sogenannte Zeichengeld. Es trug den Charakter einer Entschädigung für die von der Stadt wegen der Zollfreiheit gemachten Ausgaben. Waren jedoch für die Gewährung einer bestimmten Zollbefreiung besondere Aufwendungen nötig gewesen, so erhob die Stadt neben dem Zeichengeld für die betreffende Zollfreiheit noch eine eigene Abgabe. Z. B. verlangte man, als Wesel im Jahre 1484 für eine dem Herzog von Kleve gezahlte Summe Freiheit vom dritten Teil des Lobiter Zolles erhielt, seitdem von allen Lobit passierenden Gütern dieses Drittel als „Lobitsgeld“.

Das Zeichengeld wurde nach dem Werte der Waren berechnet; die Taxe ist uns aus dem Jahre 1422 überliefert. Aus der Summe der für Zollzeichen gelösten Gelder können wir also für diese Zeit einmal einen Schluß auf den Umfang des Weseler Handels ziehen. Reinhold berechnet danach die Summe, für welche die Weseler Kaufleute im Jahre 1423 ihre auf dem Rhein transportierten Waren einkauften, wenn auch nur ganz annähernd, auf 35000 Weseler Mark oder rund 110 Pfund Gold[2]).

Über die Beschaffenheit der Waren aber und über die Richtungen, die der Weseler Handel im einzelnen verfolgte, erfahren wir im Mittelalter nur gelegentlich einmal etwas Näheres[3]). Die Beziehungen Wesels zum Osten finden ihren Ausdruck schon in der alten Oberhofstellung der Stadt Dortmund. Ebenso alt waren jedenfalls auch die Handelsbeziehungen zwischen Wesel und dem östlichen Binnenlande, seinem eigentlichen Hinterlande. Mit Dorsten war Wesel durch ein frühes Abkommen verbunden; Verträge der Landesherrn von Kleve und Mark deuten auf die Wichtigkeit des kommerziellen Verkehrs zwischen beiden Territorien. Bereits vor der Vereinigung beider Länder besuchen die märkischen Kaufleute gemeinsam mit den klevischen die nordniederländischen Märkte. Besonders lebhaft waren dann in der zweiten Hälfte des Mittelalters die Beziehungen zwischen den östlichen Städten und Wesel, der führenden Stadt des klevischen Territoriums.

---

1) Reinhold p. 116 f.

2) p. 48.

3) Ich folge dabei im wesentlichen den Angaben Liesegangs a. a. O. p. 590 ff.

Das zeigt sich vor allem im Tuchhandel, dem Hauptzweige dieses östlichen Handelsverkehrs. Die Wollindustrie war das einzige Gewerbe in Wesel, das in großem Umfange für den Export arbeitete. Spätestens seit 1329 waren hier die Tuchhändler zu einem Wollenamt verbunden. Aber erst im 15. Jahrhundert erlebte diese Tuchmanufaktur ihre Blüte; es war die Zeit eines allgemeinen kommerziellen Aufschwungs der Stadt. Auf den großen Tuchmärkten des norddeutschen Binnenlandes, in Osnabrück, Münster, Dortmund, Soest, Essen, aber auch in Deventer vertreiben die Weseler die einheimischen und die übrigen niederrheinischen Laken, für die ihre Stadt seit dem 14. Jahrhundert die Hauptniederlage bildete. Und umgekehrt suchen die Manufakturen des östlichen Binnenlandes den Weseler Markt auf. 1360 findet man in Wesel neben Tuchhändlern aus Emmerich, Rees, Kalkar, Büderich auch solche aus Dorsten und Haltern in Westfalen.

Dieser Tuchhandel mit dem Osten bediente sich jedenfalls zum weitaus größten Teile des Landweges, der überhaupt in den Gebieten zwischen Weser und Rhein trotz der beiden großen Rheinnebenflüsse vorwiegend benutzt wurde[1]).

Aber wenigstens von einem Artikel des Binnenlandes ist es bekannt, daß er in großer Menge auf kleinen Schiffen die Lippe hinunter nach Wesel kam; es sind die sogenannten Münstersteine, die bei Borken und in den Baumbergen gebrochen, in Wesel auf größere Rheinschiffe

---

[1]) Darauf hat neuerdings Ilgen in seinem Aufsatze: War die Lippe im Mittelalter ein Schiffahrtsweg von erheblicher Bedeutung? mit Nachdruck aufmerksam gemacht. Aus einer Urkunde von 1247, welche den Transport des Weines aus den corveyschen Weinbergen in Kessenich (bei Bonn) von Duisburg nach Mönninghausen östlich von Lippstadt betrifft, hatte man geschlossen, daß diese Weine von Duisburg den Rhein hinunter bis Wesel und dann auf der Lippe nach dem genannten Mönninghausen gebracht worden seien. Aber der iter vini, der Weg, auf dem Corvey seine Weine zu transportieren pflegte, ist uns aus einer Niederschrift aus dem 12.–13. Jahrhundert sehr genau bekannt. Er führte zu Lande von Lakum nördlich Duisburg nach Steele, dann weiter entweder das Ruhrtal aufwärts oder auf der alten Königsstraße über Bochum, Dortmund-Hörde und Unna nach Werl und von da über Soest nach Mönninghausen.

Ähnlich steht es mit den Weintransporten des Klosters Herford im 13. Jahrhundert. Von den leeren Fässern heißt es, daß sie auf dem Transport von Herford nach Leutesdorf „Duseborg in naves colliguntur"; sie waren offenbar hierhin auf dem Landwege gekommen. Es ist jedenfalls beachtenswert, daß Corvey sowohl wie Herford als Verladeplatz ihrer Weine Duisburg wählen und nicht Wesel. Das spricht doch wohl dafür, daß wenigstens in der ersten Hälfte des Mittelalters die Lippe selbst für die Verkehrsvermittlung zwischen dem Rhein und dem eigentlichen Innern Deutschlands wenig in Betracht kam. Unter Heranziehung weiterer Urkunden gelangt Ilgen zu dem Schluß, daß „eine regelrechte Schiffahrt auf der Lippe im Mittelalter gar nicht bestanden hat". Jedenfalls überwog der Landverkehr in diesen Gebieten zwischen Weser und Rhein vollständig. Die Ruhr war oberhalb Mülheims durch zahlreiche Mühlen- und Fischwehre gesperrt.

verladen werden[1]. Schon im 13. Jahrhundert werden sie in Kleve verwendet; bis nach Dordrecht scheint man sie versandt zu haben. Sodann aber kam sicherlich auch seit jeher ein anderer Handelsartikel, der später von außerordentlicher Bedeutung für Wesels Schiffahrt und Handel war, das lippesche Eichenholz, in Flößen und Schiffen den Fluß hinab. Vom 15. Jahrhundert an läßt sich aus den Nachrichten über Lippzölle ein Flößereibetrieb nachweisen.

Neben den genannten Beziehungen Wesels zum Osten finden sich nach Liesegang auch Spuren eines direkten Handels mit Hamburg und der Ostsee.

Am lebhaftesten aber war der Weseler Handelsverkehr naturgemäß auf der Rheinstraße. Die älteste Richtung des Niederrheinischen Handels ging, wie wir sahen, von Wesel aus über Rees, Emmerich, Elten, Doetinchem zur Ijssel. Die Beziehungen Wesels zu den overijsselschen Städten behalten auch im späteren Mittelalter Bedeutung. Daneben jedoch treten allmählich andere Wege nach den Niederlanden hervor. So eine Linie über Zevenaar und Huissen nach Utrecht. Der Utrechter Markt wird von den Weselern häufig besucht. Und noch ein dritter Wasserweg nach den Niederlanden eröffnete sich den Weselern; er sollte bald der wichtigste werden. Die Plätze an der Waal, die in der ältesten Zeit abseits vom klevischen Handel stehen, knüpfen allmählich mit den klevischen Städten an. Am häufigsten erscheinen dabei Nijmegen und Tiel, das nach dem Rückgang seines überseeischen Handels seit Ende des 13. Jahrhunderts mit den Binnenstädten, vor allem mit Wesel, in Beziehung zu treten sich bemüht. Aber der Weseler Handel ging dennoch wohl zum größeren Teile direkt nach Dordrecht, der siegreichen Konkurrentin Tiels, dem berühmten Stapelplatz der Rheinmündungen.

Doch auch mit den südwestlichen Niederlanden unterhielt Wesel Handelsbeziehungen. Man konnte trotz der blühenden niederrheinischen Wollindustrie die kostbaren flandrischen und brabantischen Tuche nicht entbehren. Und der Verkehr zwischen Wesel und Flandern und Brabant mußte um so lebhafter werden, je mehr sich hier die gewaltigen Handels- und Industriezentren bildeten, je mehr vor allem Brügge und später Antwerpen zur „gemeene stad van alle volkeren“ von Europa wurden.

Die überaus lebhaften Handelsbeziehungen zwischen Wesel und Roermond deuten endlich auch auf eine Verbindung Wesels mit der Maas. Liesegang nimmt an, daß Wesel und Roermond hauptsächlich auf der Wasserstraße miteinander verkehrten.

---

[1]) Liesegang 590 ff.

Unter den Handelsartikeln der Niederlande nahm jedenfalls der Seefisch die erste Stelle ein. Für den Hering bildet denn auch die Stadt Wesel einen bedeutenden Umschlagsplatz; zu Schiff oder per Achse geht er von hier aus weiter nach dem Münsterlande und nach Westfalen. Ein städtischer Marktbeamter ist ausschließlich mit der Heringsschau beauftragt. Importiert wird ferner, und zwar meist in ganzen Schiffsladungen, Seesalz, das die Niederländer seit dem 13. Jahrhundert in immer größeren Mengen von der Baie und anderen Salzplätzen südlich der Loiremündung herbeiholten[1]. Im 14. Jahrhundert spielten die zuyderzeeischen und holländischen Städte in diesem Salzhandel eine Hauptrolle; im 15. suchen die Holländer den ganzen Baienhandel in ihre Hand zu bringen. Nach Wesel kommt das Salz häufig auf geldrischen Schiffen; namentlich Nijmeger Kaufleute werden als Salzimporteure genannt. Der Salzhandel gehört zu den einträglichsten Geschäften der Weseler Kaufherrn. Aber auch Zucker, Öl, Seidenwaren, französische Weine und ähnliche südliche Erzeugnisse werden von den geldrischen Städten an der Waal[2], die besonders mit Brabant handelten, nach Wesel gebracht. Dazu kam dann noch die bedeutende Einfuhr westniederländischer Gewebe in Wesel.

Die Hauptausfuhrartikel der Weseler nach den Niederlanden bildeten dagegen die Hau- und Mühlsteine von Lippe, Ruhr und Mittelrhein, Holz, Kohlen, Getreide, Früchte und vor allem der Wein. Diesen aber bezog man nahezu ausschließlich aus Köln, dem großen Stapelplatz der elsässer und rheinischen Weine.

Mit keiner einzelnen Stadt war überhaupt der Verkehr Wesels im Mittelalter so bedeutend wie mit Köln[3]. Der Grund lag sicher zunächst einmal in der Bedeutung Kölns für den Weinhandel. „Soweit der Wein vom Besitzer nicht im Ausschank verkauft wurde, konzentrierte sich die gesamte Kreszenz im Kölner Großhandel[4].“ Der Wein aber bildete wie am ganzen Rhein so auch in Wesel den Haupthandelsartikel[5]. Sodann erklären sich die lebhaften Beziehungen zwischen Wesel und Köln überhaupt aus der beherrschenden Stellung, die jene „metropolis Germaniae“ der Kaiserzeit das ganze Mittelalter hindurch

---

[1]) Vgl. Agats.

[2]) Nettesheim p. 52.

[3]) Die Weseler hatten in Köln einen ständigen Prokurator zur Wahrung ihrer Interessen.

[4]) Lamprecht II. p. 324 f.

[5]) Bezeichnend für die Bedeutung des Weines im Weseler Handelsverkehr wurde hier die Kaufs- und Verkaufsabgabe von auswärtigen Kaufleuten assisia vini genannt. Reinhold p. 104.

im gesamten westdeutschen Handel behielt. Es bildete den großen Kreuzungs- bezw. Umladeplatz zwischen „Ungarn, Böhmen, Polen, Baiern, Schwaben, Sachsen, Thüringen, Hessen und anderen östlichen Gebieten"[1]) und Aachen-Belgien, zwischen England und den Niederlanden und dem oberen Rhein, auf dem neben den beiden wertvollsten deutschen Produkten Wein und Holz ein ansehnlicher Zug italienischer Welthandelsartikel sich abwärts bewegte.

Der Behauptung dieser Handelsstellung der Stadt Köln sollte in erster Linie das Stapelrecht dienen. Die Geschichte des Kölner Stapels wird erst geschrieben; zur Zeit stehen sich nahezu alle Ansichten gegenüber. Das erste Stapelprivileg, das der Stadt im Jahre 1259 vom Erzbischof Konrad von Hochstaden verliehen wurde, bestimmte, daß kein Kaufmann aus dem Osten wie aus dem Nieder- oder Oberland weder zu Wasser noch zu Lande über Köln hinausgehen dürfe[2]). Es erwies sich als undurchführbar, zumal der Erzbischof zu einer derartigen Verleihung garnicht berechtigt war. Wie im Privileg selbst die Untertanen der Diözese Köln, so wurden bald auch diejenigen benachbarter Territorien vom Stapel ausgenommen, und endlich das ganze Privileg von Karl IV. 1356 aufgehoben.

Nach Gothein[3]) wäre nun überhaupt das ganze Mittelalter hindurch die Schiffahrt ununterbrochen auf dem ganzen Rhein auf- und abwärts gegangen. Dagegen hatte Lamprecht[4]) darauf hingewiesen, daß die Stadt Köln es verstanden habe, wenigstens seit dem 13. Jahrhundert die ausschließliche Vermittlung des unterländischen Verkehrs nach dem Mittelrhein an sich zu ziehen. Aber diese Annahme wurde bereits durch Reinhold[5]) insofern eingeschränkt, als sich verschiedentlich direkte Handelsbeziehungen zwischen Wesel und dem Oberland nachweisen lassen, und ebenso weist Kuske[6]) oberländische Kaufleute nach, die in den Niederlanden Heringe einkaufen. Doch waren nach Kuske alle diese Oberländer eben kraft des Kölner Stapelrechtes gezwungen, ihr Gut über Köln zu führen, dort drei Tage lang damit Stapel zu halten und es auf seine Güte hin kontrollieren zu lassen. Die Stadt hielt streng darauf, daß es nicht zu Wasser oder zu Lande heimlich

[1]) Stapelprivileg von 1259.

[2]) Windscheid p. 99 ff.

[3]) Gothein: Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert p. 6 f.

[4]) Deutsches Wirtschaftsleben II. p. 340.

[5]) p. 47.

[6]) Fischhandel 15 f. Die Belege stammen zum Teil aus der Mitte des 15. Jahrhunderts.

oder offenbar vorbeigeführt wurde. Und sie bekämpfte auch den Handel der niederrheinischen Städte, wenn diese zwischen dem Niederland und dem Oberland vermitteln und so den Kölnern vorgreifen wollten.

Wenn also auch die Stadt Köln ein Stapelrecht, so wie sie es 1259 erhielt, nicht durchzusetzen vermochte, so wußte sie sich doch in vielen Fällen zwischen den niederländischen und oberländischen Handel einzuschieben. Auch ohne offizielle Genehmigung des Königs hatten die Kölner, wie sie 1495 Maximilian vorstellten[1]), „bei und vor ihrer Stadt auf dem Rheine seit so vielen Jahren einen Stapel und Aufschlag gehabt“. Köln wird deshalb in der Regel auch den Endpunkt der Weseler Fahrten gebildet haben. Hierhin brachte man die niederrheinischen Produkte, vor allem wohl Leinöl und Waid; von Köln bekam man den Wein, der von Wesel aus massenhaft nach dem Osten ging. Die gesuchten Hau- und Mühlsteine dagegen bezog man vielleicht auf direktem Wege vom Mittelrhein.

Das mag in ganz großen Zügen der Gang des Weseler Handels im Mittelalter gewesen sein. Wir erkennen die Bedeutung, die Wesel, das wie jede einigermaßen bedeutende Handelsstadt Norddeutschlands der Hansa beitrat, als Umschlagsplatz für den Verkehr mit dem Osten gewann; wir sehen, wie die Beziehungen zu den Niederlanden immer mannigfaltiger werden; wir bemerken aber auch den dominierenden Einfluß Kölns.

Bei der außerordentlichen Bedeutung, welche die Wasserstraßen in diesen Jahrhunderten für die eigentliche Güterbewegung besaßen, benutzte der Handelsverkehr, soweit er Rheinorte betraf, jedenfalls nahezu ausschließlich die Rheinstraße. Das Bild des Weseler Handels im Mittelalter ist so zugleich ein Bild seiner Schiffahrt.

Ihre höchste Blüte erreichten beide im 15. Jahrhundert. Dann trat infolge der geldrischen Kriege gegen Ende des 15. und am Anfang des 16. Jahrhunderts ein starker Rückgang ein, zumal in der Schiffahrt nach den Niederlanden hin. Bald aber erfolgte ein neuer Aufschwung. Die Einkünfte der Stadt „van Teykengelt ind vryheit toe Loebit“ stiegen in den Jahren 1521—24 von 359 auf 496, 506 und 638 goltgl[2]). Im Jahre 1524 beschließt man in Wesel, einen Hafen zu bauen[3]); ein Jahr vorher hatte man für 597 ggl. am Rhein einen Kran (ein

---

[1]) Stieda, Stapelrecht 997.

[2]) Stadtrechnungen.

[3]) Wesel Caps. 101 Nr. 3: anno 1524 have vor den Schippers to maken verordnet.

Kranschiff) zimmern lassen. Bezeichnend ist, daß man dabei die Kranen von Neuß und Köln zum Muster nahm[1]).

Zugleich erließ man folgende Kranordnung[2]): Alle Güter, die zum Kran gehören, sollen, sie kommen auf den Kran oder nicht, dasselbe Krangeld geben. Man will offenbar dem Kran von vornherein eine allgemeine Benutzung sichern. Ebenso bestimmt man, daß alle Güter, die „verladen" d. h. hier jedenfalls von einem Schiff ins andere übergesetzt werden, Krangeld entrichten sollen. Endlich, daß der Verkäufer allein das Krangeld bezahlen muß. In einer Kranliste werden dann die Gebühren für die einzelnen Güter genau festgesetzt[3]).

Alle „kranbaren" Güter, die am Rhein ein- und ausgeladen oder in andere Schiffe umgeladen werden, müssen also fortan Krangeld entrichten. In den Kraneneinkünften erhalten wir demnach einen vorzüglichen Maßstab für die Bewegungen des Weseler Rheinverkehrs, mit Ausnahme allerdings der Massengüter, die überhaupt nicht gekrant wurden, wie Holz, Kohlen, Lohe, Kalk, Ziegelsteine, Getreide und ähnliche Ladungen[4]). Die gekranten Güter jedoch werden in den Stadtrechnungen des 16. Jahrhunderts alle einzeln aufgeführt. Auffallend, aber jedenfalls bezeichnend für die Bedeutung des Weines im Weseler Rheinverkehr wird im ersten halben Jahr bis Ostern 1524 ausschließlich Wein gekrant; nur am Schluß der Rechnung heißt es: „Item van Herman Muylen toe Dursten ontfangen van 6 bant stockfisch tot kraingelt 3 alb." Doch in den folgenden Jahren werden bedeutend mehr Güter genannt, wie denn auch 1524 bereits eine ausführliche Kranliste vorhanden ist[5]). In diesem Jahre kommen an Krangeld ein 89 ggl., mit Abzug des Lohnes für die Kranenarbeiter 77 ggl. Dann aber sinken die Einkünfte wieder, ebenso wie diejenigen an Zeichen- und Lobitsgeld. Mitte der 30 er Jahre scheint der Kran

[1]) St. R. 1523. Die Kranen waren damals offenbar mehrfach auf Schiffen errichtet. Auch in Düsseldorf gab es im 15. Jahrhundert ein solches Kranschiff (Geschichte der Stadt Düsseldorf p. 461).

[2]) Wesel C. 145 Nr. 1.

[3]) St. R. 1524.

[4]) Alle diese Artikel werden noch in der sehr ausführlichen Kranenliste von 1623 nicht erwähnt; am auffallendsten erscheint das beim Holz. Aber eine Bemerkung in der Frachtliste für die Fahrten zwischen Mülheim a. Rh. und Köln vom Jahre 1613 scheint darauf hinzudeuten, daß auch hier das Holz nicht mit dem Kran verladen wurde. Es findet sich da bei der Position 100 Tannenbretter der Zusatz: „Darzu die Schiffleute mit dem in- und ausladen helfen sollen." Vgl. Kuske, Rheinschiffahrt 299.

[5]) In den St. R. ist uns ihr Anfang überliefert: 1 Fuder Wein zahlt 4 alb, 1 Zulast 2 alb, 1/2 Fuder 2 alb, 1 Fuder überzusetzen kostet 3 alb, 1 „zarckstein" gibt 8 alb, breite Mühlensteine 6—2 alb, 1 Fuder „gaerensteyn" (Grabsteine) 2 alb, ebensoviel ein Fuder Bentheimer Steine, 1 holl. Korb Schollen 2 alb u. s. f. nach Inhalt der „Ordinantie".

abgebrannt zu sein; 1537 wird ein neuer gebaut und beschlossen, der Kölner Kranenordnung zu folgen.

Deutlich erkennen wir überall den überwiegenden Einfluß, den Köln auf den Schiffahrtsverkehr in Wesel ausübt. Aber gerade darin tritt nun im Laufe des 16. Jahrhunderts eine wesentliche Änderung ein.

Der Aufschwung von Handel und Schiffahrt in Wesel um die Mitte des 16. Jahrhunderts. Die Einrichtung von „Marktschiffen".

Die Gründe, die im 16. Jahrhundert in Wesels Handel und Schiffahrt eine folgenreiche Veränderung und einen gewaltigen Aufschwung herbeiführten, sind verschiedener Natur.

Den Anstoß gab die allgemeine Verschiebung im Welthandel[1]). Die Folge der Auffindung des Seeweges nach Indien war, daß der europäische Welthandelszug sich vom Innern des Landes an die Küste des atlantischen Ozeans verlegte. Die indischen Waren, die früher von Venedig und Genua über die Alpen den Rhein hinabgegangen waren, kamen nun von Lissabon aus zur See nach den Niederlanden und von dort den Rhein herauf. Den gleichen Weg nahmen später die amerikanischen Produkte. Die westlichen Niederlande, in denen sich während der letzten Jahrhunderte der Warenaustausch zwischen dem Norden und dem Süden Europas vollzogen hatte, blieben auch unter den neuen Verhältnissen der Mittelpunkt des europäischen Handels. „In Antwerpen regulierte sich der große Welthandel[2])." Es ist klar, daß bei einer solchen Veränderung des Handelszuges auf dem Rhein und einer derartigen Entwicklung in den Niederlanden das Mündungsgebiet des Rheines für Wesel eine ganz andere Bedeutung erhielt wie vorher.

Dazu kommen nun eine Menge persönlicher Beziehungen, die sich gerade im 16. Jahrhundert zwischen Wesel und den Niederlanden anknüpfen. Wie im 13. und 14. Jahrhundert niederländische Kolonisten dem unteren Niederrhein erst eine höhere wirtschaftliche Kultur brachten,

[1]) Schäfer 15.

[2]) Schulte, Handelsgeschichte I. p. 676.

so erobern die Lehren Gerhard Grootes gegen Ende des 14. und im 15. Jahrhundert den ganzen Niederrhein, und genau so war später für den Vorhumanismus der Niederrhein bis nach Duisburg hinauf ein einheitliches Gebiet[1]). Lange vor dem Auftreten Luthers machte sich hier in den klevischen Territorien eine freiere religiöse Anschauung geltend; den Mittelpunkt dieser Bewegungen bildete die Stadt Wesel.

Kein Wunder, daß nun im 16. Jahrhundert beim Ausbruch der Glaubenskämpfe in den Niederlanden ein großer Teil der Auswandernden bei der stammverwandten Bevölkerung Kleves Unterkunft sucht. Zumal das „Vesalia hospitalis“ erwirbt sich jetzt durch die bereitwillige Aufnahme der Verfolgten aus Brabant und den östlichen Niederlanden wie auch aus England (namentlich in den Jahren 1544, 45, 53[2]) den Ruhm der Gastlichkeit. Und es werden nicht die schlechtesten Elemente gewesen sein, die da um ihres Glaubens willen ausgewandert waren! Das Weseler Gewerbe, in erster Linie das der Wollmanufaktur, erhielt durch diese Fremden eine bedeutende Förderung. Der Zuwachs der Bevölkerung sowie die zahlreichen Beziehungen, die nun mit den Niederlanden hergestellt wurden, trugen dazu bei, die Stadt Wesel im 16. Jahrhundert zu einem Hauptverkehrsplatze des nordwestlichen Deutschlands zu machen.

Wir verfolgen diesen Aufschwung deutlich an der Zunahme des Güterverkehrs in der Stadt. Im Jahre 1514 hatte man verordnet, daß alles wägbare Gut, es werde gewogen oder nicht, Waggeld bezahlen solle, „wanneer es hier gestapelt oder verkaufft wirdt“[3]). Die Fettwage, auf der also mit Ausnahme des Korns, das auf die Kornwage kam, alle wägbaren Güter, die nach Wesel gebracht und nicht lediglich durchgeführt wurden, gewogen werden mußten, wurde jedesmal auf eine Reihe von Jahren hinaus verpachtet. Infolgedessen sind die jährlichen Schwankungen an den Wageeinkünften der Stadtrechnungen nicht genau zu erkennen; aber die allgemeine Tendenz tritt doch noch deutlich genug hervor. Die Pachtsumme steigt von 187 gl. im Jahre 1542 zu Beginn der 50er Jahre langsam auf 200 gl., und dann 1556 auf 229, 1559 auf 288 gl.

Den gleichen Aufschwung bemerken wir im Rheinverkehr, wenn auch hier bedeutende Schwankungen nicht fehlen. Die Einnahmen für Zeichen- und Lobitsgeld, für „Lobitsgeld und Ziese“, wie es jetzt heißt, steigen von 781 gl. (1544) im Jahre 1549 auf 1071, 1554 auf

[1]) Liesegang p. 6.

[2]) Gantesweiler 134 ff.

[3]) Wesel C. 82 Nr. 1.

1255, 1557 auf 1489 und 1559 auf 1722 gl. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, daß das Lobitsgeld hier zum größten Teil von Holz- und Weintransporten, also von Talfrachten, einkommt. Aber es werden auch große Mengen Salz von den Niederlanden nach Wesel heraufgebracht. An 4. Stelle kommen dann Heringe, Getreide und andere niederländische Waren.

Das gleiche Bild erhalten wir am Kran. Hier steigen die Einnahmen von 62 gl. im Jahre 1542 auf 100 (1553), 125 (1558), im Jahre 1559 gar auf 315 gl., um dann im folgenden auf 154 gl. zurückzugehen. Unter den Gütern überwiegt nach wie vor bei weitem der Wein. Mehrmals wird sein Bestimmungsort angegeben; meißt heißt es dabei „ins Stift von Münster". Aber auch einzelne Orte werden genannt, z. B. Anholt, Raesfeld, Bocholt, Borken, Koesfeld, Winterswijk; häufig auch Büderich, Xanten und Griet! Doch neben dem Wein werden im Jahre 1559 in großen Mengen Branntwein, Mühlsteine[1]), weiße Münstersche Steine, Bentheimer Steine, Sarcksteine, Blocksteine, breite und kleine Steine, ferner Schinken, Speck, Leinentuch, Waid und zahlreiche niederländischen Waren verladen, wie Heringe, Schollen, Salz, Getreide, Roy Säcke[2]), Baumwolle, Lakenpacken, Öl, Bier und 20 „Droegfaten"[3]). Mehrmals werden „einem Mann von Antwerpen" solche Trockenfässer, Tuchpacken und ähnliche Waren gekrant.

Einen bedeutenden Aufschwung bemerken wir also um die Mitte des 16. Jahrhunderts im Weseler Rheinverkehr. Von 1540 bis 1559 steigen die Einnahmen an Zeichen- und Lobitsgeld wie auch die Kraneneinkünfte auf mehr als das Doppelte, die letzteren sogar im Jahre 1559 einmal auf das Fünffache. Deutlich erkennen wir auch die Zunahme der niederländischen Güter. Und in eben diesem Jahre hören wir nun zum ersten Male von einer regelmäßigen Schiffahrtsverbindung Wesels mit einem anderen Rheinorte, von der Anstellung eines Marktschiffers auf Nijmegen.

---

[1]) Sie gehen mehrfach auf der Lippe weiter nach Osten; so werden einmal 11 Mühlsteine, die ins Stift Münster bestimmt sind, in ein Lippschiff übergesetzt. 1559 werden im ganzen 92 Mühlsteine gekrant.

[2]) Auch „Rhode Säcke"; etwa Säcke mit Rotholz?

[3]) Ein bergischer Rheinzolltarif vom Jahre 1597 bezeichnet als „trockenes Gut" 1) Güter, die zu Frankfurt „verhandtiert" werden, wie Kupfer, Glas, Schwefel, Waid, Hanf, Flachs, Garn; 2) die „Antwerpische" Ware, nämlich Zucker, Spezereien, Sammet, neapolitanische seidene Tücher. Ilgen 248 f. An solche niederländischen Waren wird bei den sog. „Droegfaten" zu denken sein; in der Kranenordnung von 1623 erscheinen „große Fässer mit seiden, filten (grober Seide?) oder häuten, und andere droegwahr und krämerey". Eine Wehrzollliste von 1657 nennt als „Truckene Wahren in dannen fässern" Zucker, Pflaumen, Korinthen, Rosinen.

Bevor wir auf die Einrichtung dieses Marktschiffes auf Nijmegen näher eingehen, erscheint es angebracht, einen Blick auf die damalige kommerzielle Entwicklung in den Niederlanden zu werfen[1]).

Hier hatte nach der Versandung der flandrischen Häfen neben Middelburg, Dordrecht und Bergen op Zoom vor allem das an der breiten Schelde, der tiefsten Strommündung Europas vortrefflich gelegene Antwerpen die Erbschaft Brügges angetreten. Und als nun nach der Entdeckung Amerikas und des Seeweges nach Indien Seefahrt und Welthandel eine ungeahnte Entwicklung nahmen, da gelang es einer weitblickenden Politik der niederländischen Herrscher, gestützt auf die zentrale Lage ihres Landes im Herzen Europas und auf die persönlichen Beziehungen zu Portugal und Spanien die Niederlande und damit Antwerpen auch zum Stapelplatz des portugiesischen und spanischen Handels, zum Hauptmarkt der portugiesisch-spanischen Kolonialwaren für den Norden und Osten zu erheben. So entwickelte sich denn Antwerpen um die Mitte des 16. Jahrhunderts zum „allgemeinen Magazin von Europa", zur reichsten Kaufstadt der Welt, wo eine feste Bevölkerung von mehr als 100000 Seelen mit einer auf die Hälfte geschätzten wandernden inmitten einer unvergleichlichen Handelsbewegung lebte. Täglich gingen hier mindestens 500 Schiffe ein und aus; man sah oft 2500 auf der Schelde liegen. An die 1000 Frachtwagen kamen wöchentlich reich beladen aus Frankreich und Deutschland an[2]). Der Handelsumsatz in Antwerpen wurde auf jährlich anderthalb Milliarden geschätzt.

Mit der Handelsblüte Antwerpens konnte sich keine andere Stadt der südlichen Niederlande auch nur im entferntesten messen. Dafür aber war in ihnen, zumal in Brabant, eine ausgedehnte Industrie tätig.

Gegenüber dieser Entwicklung der südlichen Provinzen hatte sich nun im Norden eine ähnliche vollzogen[3]). In Westfriesland, Holland und Seeland lebte seit alters eine ländliche, halb bäuerliche Bevölkerung, die aber von Kindesbeinen an mit dem Meere vertraut war. Aus diesen Gebieten scheint man zuerst die direkte Fahrt in die Ostsee nach den Fischplätzen des Sundes unternommen zu haben. Der Heringsfang bildete bereits im Mittelalter eine Haupterwerbsquelle dieser Küstenprovinzen. Und als nun mit dem Rückgang der Schonenfischerei seit der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts die Bedeutung der

[1]) Schäfer 23; Blok II. p. 482 ff. Ritter D. Gesch. I. p. 45 f. Ehrenberg, Fugger II. 3 ff.

[2]) Guicciardin, pag. 95. Mit einer Flut liefen oft 400 Schiffe ein.

[3]) Schäfer 17 ff.; Kuske: Fischhandel p. 4 ff.; Blok II. p. 489 ff.

Nordsee als Heringsmeer zu steigen begann, und bald nach der Mitte des 16. Jahrhunderts der Fisch völlig aus den Gewässern des Sundes verschwand, verstanden es die Holländer, diese günstige Entwicklung zu nutzen. Von den 700 niederländischen Heringsschiffen, die man im Jahre 1562 zählte, kamen auf Flandern 100, auf Seeland 200 und auf Holland 400.

Neben dem Heringsfang und dem Landbau gewann nun seit dem späteren Mittelalter auch der Handel[1]) in Holland und Seeland immer mehr an Bedeutung. Die Bewohner der deutschen Nordseeküste lassen sich ununterbrochen bis in die Zeiten der Karolinger hinauf als Händler und Seefahrer verfolgen. Aber gerade daraus, daß diese Leute Kaufleute und kühne Schiffer zugleich waren, entwickelte sich nun ein bezeichnender Unterschied zwischen dem nordniederländischen Handel und demjenigen der südlichen Provinzen. Während die Flamländer und Brabanter zumeist den fremden Kaufmann in ihrem Lande erwarteten[2]), suchten die Holländer und Seeländer selbst die Ostseeländer, ihr eigentliches Handelsgebiet, auf. Sie wurden mehr und mehr die Frachtfahrer zwischen Nord- und Ostsee, wo sie nach heftigen Kämpfen namentlich im 15. Jahrhundert die Hanseaten siegreich zurückdrängten. Um 1510 vermitteln sie bereits den Warenaustausch zwischen Mittelmeer und Ostsee; 1528 erscheinen sie an der afrikanischen Küste. Und durch die neue dynastische Verbindung mit Spanien begünstigt, bekommen sie in kurzer Zeit auch die gesamte Frachtfahrt[3]) von Spanien nach dem Norden in ihre Hand.

Doch auch ihr Eigenhandel nahm beträchtlich zu. Den alten Handelsprivilegien der Holländer und Seeländer in England und Skandinavien gesellten sich andere in Frankreich. Ein ausgedehnter Handel in Getreide, Heringen, gesalzenen und getrockneten Fischen, Holz und Baumaterialien, Wein und Branntwein, getrockneten Früchten, Eisen, Kupfer und anderem mehr brachte große Reichtümer ins Land[4]). In mächtiger Entwicklung wetteiferte er mit dem flandrisch-brabantischen Handel; und wie dieser in Antwerpen, so fand der holländische in Amsterdam seinen Mittelpunkt.

---

[1]) Schulte: Handelsgeschichte I. 78. Deutschland und das Meer 1 ff.

[2]) „Antwerpen verdankt seine glänzende Entwicklung größtenteils den Fremden." Ehrenberg, Fugger I. 363; II. 3 ff. Der eigentliche große Handel lag wie in Brügge so auch in Antwerpen noch vorzugsweise in den Händen der Fremden.

[3]) Die Holländer waren billiger als andere, hauptsächlich deshalb, weil sie größere Schiffe hatten. Vgl. über die Frachtfahrt der Holländer Luzac I. 368 ff.

[4]) Luzac I. 234.

Seit dem 14. Jahrhundert war Amsterdam allmählich als Handelsstadt emporgekommen[1]). Seine Lage[2]) im Herzen der nördlichen Niederlande, an der Zuidersee, der Vermittlerin des Binnenhandels zwischen Friesland, Overijssel, Geldern, Utrecht, Süd- und Nordholland, sein vortrefflicher Hafen, das IJ, der einzige ganz sichere und großartige Naturhafen dieses Zentralbeckens, machte es zum Mittelpunkt der aufstrebenden nordniederländischen Handelsentwicklung. Dazu war die Stadt immer auf eine gute Verbindung mit dem Rheine bedacht.

Vor allem aber bestand, nachdem im Jahre 1395 ein letzter Streifen Land zwischen der Zuidersee und der Nordsee vom Meere verschlungen war[3]), ein herrlicher Zugang zur See. Durch das berühmte Marschdiep zwischen Texel und Helder konnten nun die Seeschiffe vor Westwinden geschützt nach Amsterdam gelangen. Kein Wunder, daß sich die Stadt im 15. Jahrhundert zu der „belangreichsten Kaufstadt der nördlichen Niederlande" erhob[4]). Das Amsterdam zu Beginn des 16. Jahrhunderts nennt Ravesteyn[5]) „die einzige Stadt im Norden, die bereits von Bedeutung war für den europäischen Großhandel und deren Handelsbewegung einer großen Ausbreitung fähig war". Um 1560 war es nächst Antwerpen die vornehmste Handelsstadt der ganzen Niederlande. Das „Venetie van het Noorden" zählte bereits 40000 Einwohner. Zweimal jährlich kamen 2—300 große, meist mit Korn beladene Schiffe aus der Ostsee hier an. Die „korenschuur van Europa" bildete im Getreidehandel schon eine gefährliche Konkurrenz für Antwerpen[6]). Gegenüber den 2500 Schiffen auf der Schelde lagen vor Amsterdam oft 500 meist holländische Schiffe auf dem IJ.

In Holland wie in Brabant sehen wir also im 16. Jahrhundert eine Entwicklung des Handels und Verkehrs, wie sie bisher unerhört war. In demselben Maße aber, in dem hier mehr und mehr die Güter der gesamten Welt zusammenströmten, wuchs auch die Bedeutung dieser Provinzen für die Nachbargebiete. Die bedeutende Zunahme, die wir um die Mitte des 16. Jahrhunderts im Weseler Rheinverkehr bemerkten, war sicherlich zum großen Teil die Folge eines gesteigerten Verkehrs mit den Niederlanden. Ihren treffendsten Ausdruck aber

[1]) Block II. 491. Über Amsterdams Entwicklung Luzac I. 195 ff.

[2]) Kohl II. 520 ff.

[3]) Supan 518 f.

[4]) Block a. a. O.

[5]) pag. 5; 1514 gehörten nach Amsterdam 40 Seeschiffe und 83—84 „binnenlandvaarders, die de groote rivieren om vracht bevoeren."

[6]) Ehrenberg, Fugger II. 5: Bereits im 16. Jahrhundert war Amsterdam für den ostländischen Getreidehandel wichtiger als Antwerpen.

finden diese neuen Verhältnisse, als nun im Jahre 1559 die Stadt Wesel zur Eröffnung eines regelmäßigen Schiffahrtsverkehres auf dem Rheine übergeht. Das älteste Weseler Marktschiff, von dem uns berichtet wird, ist ein Marktschiff auf Nijmegen!

In dem Ratsprotokoll vom 6. Juni 1559 lesen wir: „Engelbert von Ewick juniorem vertragen anthonehmen ein marckschiff tusschen dit und Nimwegen te fahren, und ihme angesagt, der burger gut frommentlich te verwahren.“ Weiter wird über die Bestimmung dieses Marktschiffes nichts gesagt. Aus dem Namen geht zunächst hervor, daß es zur Bedienung der Märkte eingerichtet wird. An Jahrmärkte ist aber dabei nicht zu denken; der Marktschiffer ist bis zum 14. Juli bereits verschiedene Male gefahren[1]). Es bleiben also nur die Wochenmärkte; vielleicht mußte der Schiffer allwöchentlich zum Nijmeger Hauptmarkt am Montag[2]) dort sein und zum Samstagsmarkt nach Wesel zurückkehren. Die Fahrt (za. 85 km) dauerte zu Tal höchstens 2 und zu Berg 2–3 Tage.

Aber wie kam der Weseler Magistrat dazu, gerade auf Nijmegen ein Marktschiff einzurichten? Die alte Reichs- und Hansastadt am Beginne des Rheindeltas, leicht erreichbar von Rhein, Ijssel[3]), Leck, Waal und Maas, war eben dieser ihrer Lage wegen immer ein Hauptplatz der niederländischen Binnenschiffahrt und des Binnenhandels gewesen. Nettesheim[4]) nennt das Nijmegen des 15. Jahrhunderts die vornehmste und reichste aller geldrischen Städte. Besonders Nijmegen und die an der Waal gelegenen Städte trieben Handel mit Brabant, von wo sie Zucker, Öl, Seidenwaren, französische Weine und sonstige Erzeugnisse südlicher Gegenden bezogen. Dieser Nijmeger Handel aber mußte an Bedeutung gewinnen, je mehr nun die Güter der ganzen Welt in Antwerpen zusammenströmten. Und sicherlich stand Nijmegen zugleich auch mit dem emporkommenden Amsterdam in engen Beziehungen.

In Nijmegen fanden also die Weseler ganz nahe der Grenze einen vorzüglichen Markt brabantischer und holländischer Waren. Es war natürlich, daß sich ein lebhafter Schiffahrtsverkehr zwischen beiden Städten entwickelte, der noch durch weitgehende Zollfreiheiten[5])

---

[1]) S. unten p. 20, Anm. 2.

[2]) Averdunk: Börtschiffahrt 5.

[3]) 1575 schließt Kampen einen Vertrag mit Nijmegen wegen gegenseitiger Zollfreiheit. Annales Noviomagi p. 179.

[4]) p. 132, p. 52.

[5]) Über die Zollfreiheiten der Nijmeger an den klevischen Zollstätten: Annales Noviomagi p. 74 und 111 (ao. 1266 und 1413). In Lobit waren sie vom halben Zoll befreit. Brandenburgische Instruktion 1695.

begünstigt wurde. Die immer zunehmende Bedeutung des niederländischen Handels veranlaßt endlich im Jahre 1559 die Weseler, eine regelmäßige Schiffahrt zwischen ihrer Stadt und Nijmegen zu eröffnen.

Nicht einem Lokalverkehr landwirtschaftlicher Erzeugnisse, was bei der Entfernung und dem Charakter der beiden Städte schon an und für sich wenig wahrscheinlich wäre, sondern dem gesteigerten Handelsverkehr zwischen Wesel und den Niederlanden verdankt das älteste Weseler Marktschiff seine Einrichtung. Dieser Zweck des Wesel-Nijmeger Marktschiffes tritt einige Jahre später ganz deutlich hervor: Man erlaubt dem Marktschiffer, sein Schiff nach Antwerpen durchzuführen. Fürs erste jedoch bot die Stadt Nijmegen für eine regelmäßige Verbindung Wesels mit den Niederlanden den geeignetsten Anknüpfungspunkt.

Stellen wir jetzt einmal die kurzen Angaben der Ratsprotokolle über den Verlauf dieser ältesten Weseler Marktschiffahrt zusammen. Gleich bei seiner Anstellung hatte der Magistrat dem Engelbert von Ewick versprochen, ihm im ersten Jahre eine Beisteuer zu geben, wenn er nicht auf seine Kosten kommen sollte[1]); und tatsächlich rentiert sich auch das Nijmeger Marktschiff anfangs nicht recht. Der Schiffer verlangt bald vom Rat und von den Kaufleuten eine Unterstützung, da er „altoes“ (immer) Schaden beim Fahren gehabt habe[2]). Und als sich im Juli „die Feren von Rees“ erbieten, in Wesel die Bürgerschaft zu erwerben und auf ihre Kosten ein neues Marktschiff bauen zu lassen[3]), wenn der Rat ihnen die Führung des Marktschiffes übertragen wollte, sieht er sich nicht in der Lage, das Marktschiff „dermathen“ zu führen. Man war wie es scheint mit seinem Fahrzeug nicht zufrieden und verlangte die Beschaffung eines anderen Schiffes. Da er das nicht kann, dankt er ab und erhält nun „für seine Mühe und Arbeit“ 10 Taler. Der Rat überträgt jetzt den beiden Reesern die Führung des Marktschiffes. Dabei muß man ihnen dann zwar die Bürgerschaft schenken; aber man verlangt von ihnen Bürgschaft dafür, „dat sy die Scheppung sullen in swanck brengen, aick die Burgere zor clacht nith besweren, und den gemeynen man gut gereck doen“. Die beiden Reeser bringen denn auch drei Bürgen auf. Besonders wohlhabend scheint keiner dieser ersten Weseler Marktschiffer gewesen zu sein.

---

[1]) Rpr. 6. Juni 1559: „. . . . ouk verdragen ihme dat erste jahr ein steur te doen, wan er mit sinem eydt daerduet schaden und geen gewin dat erste jahr gehabt te hebben.“

[2]) Er ist also in den stark 5 Wochen, während deren er das Marktschiff führt (6. Juni bis 14. Juli), mehrmals gefahren.

[3]) Rpr. 14. Juli 1559: „. . . . und op oeren koesten ein niehe (neues) tho (?) marschap bouwen t laten.“

Nun hören wir bis zum Jahre 1563 nichts mehr von dem Marktschiff. Aber es muß sich doch allmählich besser rentiert haben. Einer der beiden Reeser begegnet uns noch 1567 als Marktschiffer zwischen Wesel und Nijmegen, und zumal seit der Mitte der 60er Jahre kommt allem Anschein nach der Marktschiffverkehr in Wesel immer mehr in Aufnahme.

Unsere einzige Quelle sind allerdings nach wie vor die spärlichen Notizen in den Ratsprotokollen:

„1. Dez. 1563: Heinrich Tips vergünstigt das Marktschiff zu führen.“ Es gab offenbar bis jetzt nur das eine Marktschiff in Wesel. Weiter lesen wir:

„26. Nov. 1566: Lamert Lamertsen zum Marktschiffer auf Nijmegen angestellt.“

„2. Dez. 1567: Gerhard Schüling mit dat marckschipper Veer versehen, dat tusschen Wesell und Nimwegen tho fuhren, wenn Henrich von Galen (der eine der beiden Reeser Feren von 1559) sich nicht innerhalb eines Monats entschuldige.“ Am 20. Januar 1568 wird Schüling „plenarie damit versehen“.

„19. Juni 1570: Witwe Henrich Hertz mit dat marckschipper Vehrampt op ein Versoeck versehen, weil ihr Mann in Vertredung solches ampts verdroncken.“

Bei all diesen Anstellungen erhalten wir bereits den Eindruck, als ob es schon jetzt in den 60 er Jahren mehrere Marktschiffe in Wesel gegeben habe. Ganz deutlich aber erkennen wir im Jahre 1571, wie das Marktschiff auf Nijmegen allein dem wachsenden Verkehr zwischen Wesel und den Niederlanden nicht mehr genügt. Von Anfang an war jedenfalls bei seiner Einrichtung die Rücksicht auf den Nijmeger Markt nicht ausschließlich geltend gewesen. Vergegenwärtigen wir uns die Bedeutung der beiden Welthandelsplätze in den Niederlanden, so erscheint es selbstverständlich, daß der Weseler Handel auch mit diesen Zentralen selbst in Beziehung stand. Einem solchen Handelsverkehr konnte aber die Einrichtung eines Marktschiffes auf Nijmegen nur vorteilhaft sein. Denn gewann man erst einmal eine feste, regelmäßige Verbindung mit diesem Platze, so konnte man gerade von hier aus gleich leicht nach Antwerpen wie nach Amsterdam weiter gelangen.

Aber zu Beginn der 70 er Jahre nahm jetzt der Handelsverkehr mit Antwerpen selbst einen derartigen Umfang an, daß man für ihn ein besonderes Marktschiff einzurichten begann. Statt des lästigen Umladens in Nijmegen forderte man eine direkte Durchführung des Marktschiffes nach Antwerpen und die Anstellung eines neuen Marktschiffes

auf Nijmegen. In dem Ratsprotokoll vom 27. März 1571 heißt es: „Der Senat hat dem jungen Rulefsen ten Harssum mit dem Marktschifferfehramt versehen und haben Ihre Ehrsamen auch fernerhin Lamert Lamertsen zugelassen, das Fehrschiff straks auf Antwerpen zu fuhren." Wir sehen, das Wesel-Nijmeger Marktschiff diente keineswegs allein dem Lokalverkehr, wenigstens nicht, solange noch kein eigenes Marktschiff auf Antwerpen bestand. Im Frühjahr 1572 wurde dieses endgültig eingerichtet; am 13. Februar berichten die Ratsprotokolle: „Senatus hefft Lamert Lamertsen gegünt dat Marckschiff op Antwerpen tho führen, und soll sein Stifsohn Rütger then Harssum dat Vehrschiff op Nijmegen in seine stede fahren. Und der Secretarius ihme eine vorschrift und patentgüderbeförderung an der Statt Antwerpen mittheilen und soll Rütger einem Erb. Rhatt burg und geloven stellen uti moris".

Es bleibt immer noch die Möglichkeit, daß das neue Marktschiff auf Antwerpen etwa mit Rücksicht auf die Jahrmärkte eingerichtet wurde[1]). Aber daraus, daß man ihm ein besonderes Reglement und „Patent" der Güterbeförderung[2]) nach Antwerpen ausstellt, scheint doch wohl hervorzugehen, daß man eine dauernde, nicht nur auf die Jahrmärkte beschränkte reguläre Verbindung mit dieser Handelszentrale herstellen wollte. Der Name „Marktschiff" wird später häufig ohne jede Beziehung auf Märkte von regelmäßig verkehrenden Schiffen gebraucht.

Überhaupt kommt jetzt für die zwischen Wesel und den niederländischen Städten regelmäßig verkehrenden Schiffe neben der Bezeichnung „Marktschiff" mehr und mehr die holländische Bezeichnung „Fehrschiff"[3]) auf, die später auf dem Niederrhein ganz allgemein von regelmäßig zwischen zwei Plätzen verkehrenden Schiffen gebraucht wird. Fahren diese Schiffe wirklich zu den Wochenmärkten, so werden sie auch später noch in den Niederlanden wie am Niederrhein als Marktschiffe bezeichnet. Auf dem oberen Teil des Niederrheins wie auf dem Mittel- und Oberrhein werden dagegen alle regelmäßig verkehrenden Schiffe Marktschiffe genannt, soweit es sich nicht um

---

[1]) Sehr wahrscheinlich ist das aber schon deshalb nicht, weil die vier Antwerpener Jahresmessen (Weihnachts-, Oster-, Pfingst- und Herbstmesse) im 16. Jahrhundert für das eigentliche Warengeschäft, abgesehen vom Handel in englischen Tüchern, den größten Teil ihrer Bedeutung verloren, und dafür das ganze Jahr hindurch gleichsam ein einziger großer Markt in Antwerpen stattfand. Ehrenberg, Fugger II. 9 ff.

[2]) Das bedeutet hier wohl ein ausschließliches Beförderungsrecht.

[3]) Sitter 48 ff.: „Een Veer oprigten = vaste personen aanstellen, die, met uitsluiting van anderen, op vaste tijden, tegens bepaalde (bestimmte) prijzen, goederen of personen vervoeren, tusschen twee of meer gemeenten heen en terug." Unseren „Fähren" entsprechen in Holland die „Overzetveeren".

Reihenfahrten handelt. Wir schließen uns im folgenden dem vorherrschenden Sprachgebrauche an.

Fassen wir nun einmal zusammen, was sich aus den bisherigen Angaben über die charakteristischen Unterschiede dieser ältesten Weseler Markt- bezw. Fährschiffahrt von der freien Schiffahrt ergibt[1]).

Der Hauptunterschied ist natürlich der, daß der Marktschiffer verpflichtet ist, regelmäßig an ganz bestimmten Terminen zu fahren. Er setzt ein regelmäßig wiederkehrendes oder ein ziemlich gleichmäßig anhaltendes Verkehrsbedürfnis voraus, fährt aber ohne Rücksicht auf einen besonderen Bedarf im Einzelfall. Immer ist er also der Gefahr ausgesetzt, sobald einmal nicht genügend Ladung vorhanden ist, nur teilweise befrachtet abfahren zu müssen. Um nun diesen Nachteil einigermaßen auszugleichen und dem Marktschiffer möglichst viel Frachten zu sichern, gewährt man ihm auf der anderen Seite ein ausschließliches Beförderungsrecht nach dem betreffenden Platze, das allerdings vielfach und bei geringen Entfernungen wohl immer auf den Fahrtag beschränkt bleibt. Später ist ein derartiges Monopol der Marktschiffer allgemein; bei dem Wesel-Nijmeger Marktschiff ist es nicht ausdrücklich überliefert. Aber wir können nicht annehmen, daß man bei der Einrichtung dieses ältesten Marktschiffes einen wesentlich freieren Gesichtspunkt verfolgt habe. Bei dem Wesel-Antwerpener Fährschiff ist mit dem „Patent" der Güterbeförderung jedenfalls ein solches Monopol gemeint.

Aber schon der Umstand, daß der Marktschiffer regelmäßig an bestimmten Tagen fährt, seine Abfahrtszeit also vorher allgemein bekannt ist, wird eine allseitige Benutzung seines Schiffes herbeiführen. Zumal für den Handelsverkehr ist es ja von außerordentlicher Wichtigkeit, den Empfang und Versand der Güter im voraus genau bestimmen zu können, wie es eben bei Benutzung des Marktschiffes möglich ist. Und wenn es sich um kleinere Transporte handelt, um derentwillen ein anderer Schiffer keine besondere Fahrt unternimmt, und die also erst auf eine Vervollständigung der Ladung warten müssen, wird die Beförderung durch das reguläre Marktschiff meist auch die schnellste sein.

---

[1]) Vgl. dazu Bettgenhäuser und Eckert über die Marktschiffahrt zwischen Mainz-Frankfurt, Mainz-Bingen, Mainz-Oppenheim, Koblenz-Andernach; Kuske, Rheinschiffahrt über diejenige zwischen Köln-Neuß.

Über die niederländischen Schiffahrtsorganisationen Buys und Sitter. Nach diesem (p. 7) haben die Veeren „hunne instelling hoofdzakelijk te danken aan de zich in't laatst der 15 de en in't begin der 16 de eeuw meer en meer openbarende behoefte (Bedürfnis) aan goede en geregelde communicatie". Seine ältesten Zeugnisse über Fährschiffe in Holland stammen aus dem Anfang des 16. Jahrhunderts.

Der Rat ist aber bald darauf bedacht, den Benutzern des Marktschiffes noch einen weiteren Vorteil zu verschaffen. Bei der Anstellung der beiden Reeser verlangt er von diesen die Stellung einer Kaution dafür, daß sie die Kaufleute und Passagiere vollständig zufrieden stellen würden. Hatte der Marktschiffer für seine Strecke das ausschließliche Beförderungsrecht, waren also alle Kaufleute und Reisende völlig auf ihn angewiesen, so stellte eine derartige Garantie für das Verhalten des Marktschiffers den Fahrgästen gegenüber ein höchst zweckmäßiges Korrelat seines Monopoles dar.

Der Forderung einer völligen Zufriedenstellung der Benutzer schloß nun der Rat bezeichnender Weise die weitere an, „dat sie die Scheppungh sullen in Zwanck brengen". Der Magistrat, der offenbar die wirtschaftliche Bedeutung dieser Neuerung in dem bisherigen Schiffahrtsbetriebe klar genug erkannt hatte, suchte das Marktschiff auf jede Weise in Gang zu bringen. Er verspricht dem Schiffer einen Zuschuß[1]), wenn er anfangs nicht auf seine Kosten kommen sollte; er erscheint also beinahe selbst als Unternehmer des Marktschiffes, das er ganz als seine Sache betrachtet. Und öffentlich-rechtlich war es auch durchaus eine städtische Institution. Von einer Beziehung zum Könige oder zum Landesherrn, wie beispielsweise bei den Mainz-Frankfurter Schiffen oder den Marktschiffen auf den Schweizer Seen[2]) ist bei den Weseler Schiffen niemals die Rede. Wesel beschließt immer völlig autonom die Einrichtung von Marktschiffen und überträgt dann einem Schiffer unter ganz bestimmten Verpflichtungen die Ausführung der Fahrten. Sehr bald wird die Tätigkeit dieses Marktschiffers ausdrücklich als ein Dienst, als Ausübung eines städtischen Amtes bezeichnet. Der Rat hat volle Disziplinargewalt über den Marktschiffer; eben deshalb verlangt man von ihm, daß er Weseler Bürger ist. Nach dem Tode des Schiffers besetzt der Rat die Stelle aufs neue; aber häufig bemerkt man doch eine gewisse Vererbung des Marktschifferdienstes. Mehrmals wird er der Witwe, die das Schiff dann meist durch einen Vertreter führen läßt, oder auch dem erwachsenen Sohne des Verstorbenen übertragen.

Das hängt damit zusammen, daß der Betrieb des Marktschiffes selbst privatwirtschaftlicher Natur war. Das Betriebskapital war Eigentum

---

[1]) In Holland trugen in späterer Zeit manche Gemeinden dauernd einen Teil der Unterhaltungskosten dieser regelmäßig verkehrenden Schiffe. Andererseits aber forderte man häufig von ihnen eine Rekognition, verpachtete auch wohl diese Schiffe für eine Reihe von Jahren an den Meistbietenden. Buys. p. 55 f. Die landesherrlichen Marktschiffe auf dem deutschen Niederrhein trugen durchaus diesen fiskalischen Charakter.

[2]) Vgl. Schulte, Handelsgeschichte I. 63 f.

des Schiffers. Die beiden Reeser wollen ausdrücklich auf ihre Kosten ein Marktschiff bauen lassen, ein Anerbieten, das der Rat dann dem alten Marktschiffer zur Bedingung macht. Der Marktschiffer trägt auch ganz allein das Risiko der Fahrt. Nur bei der ersten Einrichtung eines Marktschiffes macht der Rat einmal eine Ausnahme. Wirtschaftlich blieben diese Markt- und Fährschiffe immer private Transportunternehmungen.

Die Weseler Schiffahrt in den ersten Jahrzehnten des spanisch-niederländischen Krieges.

Kaum hatten die Weseler ihr Marktschiff auf Antwerpen eingerichtet, da machte sich noch im selben Jahre der inzwischen in den Niederlanden ausgebrochene Aufstand aufs empfindlichste bemerkbar. Bereits 1570 hatte Alba den Rheinhandel mit neuen Weinzöllen bei Nijmegen und Arnheim beschwert. Als dann der Aufstand in Holland und Seeland emporwuchs, sperrten seine Streitkräfte 1572 die ganze Rheinfahrt nach den Niederlanden[1]).

Die Folgen dieses Vorgehens für den Weseler Rheinverkehr bemerken wir deutlich am Kran. Hier waren die Einkünfte von 154 gl. im Jahre 1560 mit einigen Schwankungen 1563 auf 185, 1569 auf 205 gl. gestiegen. 1572 fielen sie auf 105 gl. Aber lange scheint die Rheinsperre nicht angehalten zu haben. Bereits im Jahre 1573 steigen in Wesel die Kraneneinkünfte wieder von 105 auf 285 gl., die Fettwagepacht von 255 auf 352 gl. Und dann erfolgt im Laufe der 70 er und bis zur Mitte der 80 er Jahre eine ganz erstaunliche Zunahme des Güterverkehrs in Wesel. Die Pachtsumme der Stadtwage ergibt statt der 352 gl. von 1573 im folgenden Jahre bereits 505, 1577-530 und seit 1580 761 gl., also mehr als das Doppelte der 60 er Jahre.

Noch ganz anders steigt der Verkehr am Kran, wenn auch hier mit einigen Schwankungen. Die Kraneneinkünfte, die 1573 bereits 285 gl. betrugen, ergeben 1575-436, 1578-553, 1579-752, 1584 gar 967 gl., das 5 – 6 fache der 60 er Jahre.

Um diese überraschende Zunahme des Rheinverkehrs in Wesel zu erklären, bedarf es eines näheren Eingehens auf den Verlauf der kriegerischen Ereignisse in den Niederlanden und am Niederrhein.

[1]) Ritter I. p. 430.

Im Jahre 1572 hatten die Geusen sich in Vlissingen festgesetzt und durch die Gefährdung des Verkehrs auf der Schelde dem Handel Antwerpens und der anderen brabantischen und flandrischen Städte einen empfindlichen Schlag beigebracht[1]). Dazu kam vier Jahre später über Antwerpen ein neues Unglück. Unter der Führung des Kommandanten des Antwerpener Kastells überfielen spanische Banden am 4. November 1576 die reiche Stadt. Es erfolgte eine entsetzliche Niedermetzelung von Soldaten und Bürgern und eine furchtbare Plünderung, die drei Tage lang währte. Die fremden Kaufleute vermieden fortan mehr und mehr die unsichere Scheldestadt[2]).

Inwieweit diese Ereignisse auch auf den Handelsverkehr Wesels mit Antwerpen einwirkten, läßt sich aus dem vorliegenden Material nicht erkennen. Von dem Marktschiff zwischen Wesel und Antwerpen hören wir nach dem Jahre 1572 nichts mehr. Aber es braucht darum nicht eingegangen zu sein. Noch immer zählte Antwerpen 90000 Einwohner; auch jetzt noch hielt sich hier ein bedeutender Handelsverkehr. Und zumal als infolge der Pazifikation von Gent (1576) die Schelde wieder geöffnet wurde, hoffte man in Antwerpen auf eine völlige Wiedergewinnung der alten Handelsgröße[3]).

Doch jetzt näherte sich der Krieg von der Landseite her immer mehr den Mauern Antwerpens; im Jahre 1584 begann Parma die Stadt zu belagern. Mit Schiffbrücken sperrte er die Schelde oberhalb und unterhalb Antwerpens, und jetzt war es um dessen Handel geschehen. Die Eroberung der Stadt im August des folgenden Jahres besiegelte nur ihr Schicksal. Seit 1584 wird kaum mehr ein Weseler Schiffer oder Kaufmann die unglückliche Stadt betreten haben, die durch die staatischen Truppen und durch die seeländischen Geusen von jeglicher Zufuhr an Handelswaren abgeschnitten blieb.

Während so der Krieg in Antwerpen und den anderen Städten der südlichen Niederlande Handel und Gewerbe allmählich vernichtete, fanden beide in den Häfen und Städten Hollands und Seelands eine Zuflucht. Die nördlichen Provinzen nahmen damals einen außerordentlichen Aufschwung[4]). Hatten sie doch trotz des Krieges ihren Handel auf die Ostsee und England, auf Frankreich, Spanien und Portugal fortgesetzt. Denn so oft auch die spanische Regierung dem

[1]) Blok III. 299 ff.

[2]) Blok III. 170.

[3]) Blok III. 300 ff. Über den starken Rückgang des Handelsverkehrs in Antwerpen seit dem Ausbruch des Krieges: Ehrenberg II. 191.

[4]) Blok III. 305 ff.

Handel der Rebellen Schwierigkeiten machte, auf die Dauer konnte man die „Fuhrleute von Europa“[1]) doch nicht entbehren, die nach dem Sinken der Hansa die Frachtfahrer Spaniens geworden waren, die den getreidearmen Ländern das Korn der Ostsee brachten und den indischen und amerikanischen Waren ein bedeutendes Absatzgebiet eröffneten.

Und ebensowenig vermochten die Bestrebungen einer strengeren Partei unter den Aufständischen selbst, die auf den „goddeloze“ Gewinn eines derartigen Handels mit dem Feinde hinwies und wirklich 1578 und 82 ein Handelsverbot durchzusetzen wußte, auf die Dauer zur Geltung zu kommen. Der Erfolg gab den Kaufleuten Recht, die die Unmöglichkeit einer wirksamen Sperre behaupteten und nicht den Fremden einen Handelsvorteil wollten zufallen lassen, den man selbst nicht missen könne.

Doch auch die Staaten selbst mochten jetzt einen Handel nicht mehr entbehren, der neuerdings eine ihrer reichsten Einnahmequellen geworden war. Man hatte nämlich, als man von der verarmten Bevölkerung die für die Fortsetzung des Krieges nötigen Gelder nicht mehr bekommen konnte, zur Beschaffung dieser Mittel auf den Handel mit dem Feinde eine Abgabe gesetzt, die „Lizenten“. Die Lizenten oder „verlofgelden“ waren ursprünglich eine Abgabe für die Erlaubnis, Waren nach Feindes Land, d. h. nach Spanien, Portugal und den von den Spaniern besetzten Gebieten auszuführen[2]). Die seeländischen Geusen hatten sie 1572 eingeführt. Im folgenden Jahre war Holland ihrem Beispiel gefolgt und hatte im ersten Jahre bereits 850000 gl. eingenommen. Als dann aber 1578 auch die Generalstaaten zur Einführung der Lizenten übergingen und sie auf alle Provinzen ausdehnten, wurden sie ein Aufschlag auf die gesamte nach dem Ausland gehende und von dorther kommende Ein- und Ausfuhr, der zu den bestehenden Zöllen hinzugefügt und an bestimmten Grenzplätzen, an Land- und Wasserstraßen wie in den Seehäfen erhoben wurde[3]).

Zu diesen Lizenten kamen nun noch die „Convoyen“, eine Abgabe, deren Ertrag in erster Linie zur Ausrüstung von Kriegsschiffen benutzt wurde, die zur Sicherung des Handels die Kauffahrer begleiten mußten[4]). Man erhob sie auf den Strömen wie auf dem Meer, von fremden wie einheimischen Kaufleuten, und unterschied inländische und

---

[1]) Luzac 369.
[2]) Blok III. 305.
[3]) Ritter I. 554.
[4]) Blok a. a. O.

ausländische Convoyen, je nachdem sie den Verkehr innerhalb der nördlichen Provinzen oder denjenigen mit dem Auslande betrafen.

Diese Abgaben erschwerten und verteuerten natürlich nicht wenig den gesamten Handelsverkehr mit den Niederlanden. In Rheinland und Westfalen wie an den Küsten der Nord- und Ostsee empfand man es an der Steigerung der Preise[1]). Für die Staaten dagegen wurden sie eine außerordentlich reiche Einnahmequelle, die ihnen immer neue Geldmittel zur Fortsetzung ihres Freiheitskampfes zur Verfügung stellte.

Während und gerade infolge des Krieges nahmen so die nördlichen Provinzen einen dauernden Aufschwung. Seit dem Ende der 70er Jahre gelang es der Hauptstadt dieses Gebietes, Amsterdam, mehr und mehr, die Weltstellung Antwerpens zu übernehmen. Im Anfang des Krieges hatte das katholisch gebliebene und zu den Spaniern hinneigende Amsterdam ebenso wie die Scheldestadt durch die Geusen sehr gelitten[2]). Sobald aber Amsterdam durch die Notlage gezwungen zu den Staaten übertrat, nahm auch sein Handel einen neuen, bedeutenden Aufschwung. Bereits 1585 mußte die Stadt erweitert werden.

Was also der Weseler Handel und die Weseler Schiffahrt durch den Niedergang Brabants und Flanderns verlor, vermochte er durch einen gesteigerten Verkehr mit den aufstrebenden nördlichen Provinzen zu ersetzen. Und in der Tat trafen alle Umstände zusammen, eine derartige Verbindung Wesels mit den nördlichen Niederlanden zu beförderen. Seine günstige Lage gleich in der Nachbarschaft der aufständischen Gebiete, die vielfachen Beziehungen, die der Zufluchtsort so vieler protestantischer Auswanderer mit allen Teilen der Niederlande unterhielt, die offene Hinneigung, welche die Stadt wie auch ihr Herzog den Staaten bekundeten, alles das war ganz dazu angetan, die Stadt Wesel in die engste Beziehung zu setzen zu dem mächtigen Aufschwung der nördlichen Niederlande. Unter solchen Verhältnissen nimmt nun in den 70er und 80er Jahren des 16. Jahrhunderts der Rheinverkehr in Wesel jenen überraschenden Umfang an; aus den Beziehungen Wesels zu den Staaten erklärt sich zugleich auch die auffallende Erscheinung, daß diese Blüte des Weseler Rheinverkehrs zu einer Zeit erfolgt, in der der übrige Rheinhandel, vor allem derjenige der Stadt Köln, nahezu stillstand.

Vergegenwärtigen wir uns einmal die Verhältnisse am Niederrhein. Es hatte sich bald gezeigt, daß der Aufstand in den Niederlanden auch die angrenzenden Gebiete in schwere Mitleidenschaft zog. Zahllose

[1]) Ritter I. 554.

[2]) Blok III. 304.

Gewalttaten hatten die benachbarten neutralen Lande von den durchziehenden Truppenmassen, spanischen wie französischen, staatischen wie deutschen zu erdulden. Von Jahr zu Jahr häufen sich die Klagen. So beschweren sich z. B. 1580 die klevischen Räte beim Prinzen von Oranien, bei Parma und dem Erzherzog Matthias über die Unsicherheit der Straßen und Ströme, ausdrücklich auch darüber, daß Weseler Schiffe auf dem Rhein von Kriegsvolk überfallen seien.

Zu derartigen Verkehrsstörungen durch umherstreifende Banden gesellten sich weit gefährlichere auf dem Rheine selbst. Jene Rheinsperre Albas zu Beginn der 70er Jahre erwähnten wir bereits. Schwerer wurde der Rheinverkehr getroffen, als seit dem Wiederausbrechen des Krieges im Jahre 1578 eine systematische Kaperei auf dem Rheine begann[1]. Wie die Staaten seit Anfang des Krieges die Flußmündungen beherrschten, so suchten sie jetzt auch auf die Flußläufe selbst ihre Herrschaft auszudehnen, und zwar mit Hilfe zahlreicher Kriegsschiffe, die sie, häufig mit 8 bis 12 Geschützen armiert, überall auf Maas und Rhein, hier sogar bis nach Köln hinauf, stationierten[2]. Diese „Auslieger“ sollten in erster Linie den Übergang spanischer Truppen und die Zuführung von Proviant für dieselben nach den nördlichen Provinzen hindern. Daneben aber fingen sie auch die Kauffahrteischiffe ab, wo sie ihrer nur habhaft werden konnten. Bis nach Köln und Andernach, so klagt man 1582, fuhren bewaffnete Schiffe in das Reich hinauf, um die Schiffahrt nach ihrem Gefallen aufzuhalten, zu berauben und nach ihrem Willen trotzig zu zwingen[3].

Natürlich mußte auf diese Weise der alte Handelsweg für alle diejenigen, die nicht auf Seiten der Staaten standen, nachgerade unpassierbar werden. Im Februar 1581 berichtet dem Kurfürsten August von Köln sein Agent aus Delft: Der Rhein ist unterhalb Kölns nicht mehr zu befahren[4]. Blok bemerkt über den Zustand der Rheinschiffahrt in diesen Jahren: Der Handel auf dem Rhein stand vollständig still; der alte Handelsweg war so gut wie geschlossen, zum großen Nachteil der geldrischen und oberijsselschen Städte wie auch der benachbarten deutschen Lande[5].

Aber diese Schilderungen treffen doch nicht völlig zu. Auf dem Niederrhein herrschten damals die Staaten durch ihre Auslieger

---

[1] Blok III. 302.
[2] Meteren I. 388.
[3] Häberlin XII. 108.
[4] Ritter I. 553.
[5] III. 302.

uneingeschränkt, und sie benutzten diese Stellung natürlich dazu, dem Rheinhandel aller der Orte, die auf Seiten der Gegner standen oder in deren Machtbereich lagen, vor allem einmal dem Kölner Handel nach Kräften zu schaden. Wesentlich anders aber behandelten sie offenbar die benachbarten und befreundeten Plätze, die in ihrer Machtsphäre liegend ein willkommenes Absatzgebiet für die holländischen Waren boten. Tatsache ist, daß sich in diesen Jahren auf dem unteren Niederrhein ein äußerst lebhafter Verkehr entwickelte, der an Bedeutung zunahm, je mehr die weiter aufwärts gelegenen Rheinorte ihren niederländischen Handel verloren, und dessen Mittelpunkt nach Lage der Dinge Wesel bildete.

Doch eine ganz besondere Stellung erhielt die Stadt Wesel in diesem unterrheinischen Handelsverkehr, als man nun auch in Rheinberg auf dem Rheine Lizenten zu erheben begann. Im Juni 1583 beschwert sich der Weseler Zöllner über die „neben den Zoll zu Berck[1]) neulich angestelte hochbeschwerliche unerhorte Licenten“[2]). Die Folge sei, daß jetzt „die Schiff, so hoger pflegen zu faren, hier am landt bliben liggen“. Und gleichzeitig erfahren wir von anderer Seite, daß die Kaufleute anfangen in Walsum (etwas oberhalb Rheinbergs auf der rechten Rheinseite) Scheuern und Häuser zu heuern und dort „einen upschlag zu machen“, d. h. ihre (von oben herabgebrachten) Waren auszuladen. Um die Rheinberger Lizenten zu umgehen, verläßt man also jetzt ober- und unterhalb dieser Stadt zu Walsum und Wesel den Rhein. Wesel wird der Endpunkt der niederländischen Schiffahrt, der Verladeplatz der holländischen Waren am Niederrhein, die jetzt mehr und mehr von Wesel aus den Landweg einzuschlagen beginnen[3]).

Fürs erste bleibt aber doch noch eine beträchtliche Schiffahrt von Wesel aus rheinaufwärts bestehen. Die Wirkung der Erhebung von Lizenten in Rheinberg ist in den angeführten Berichten, falls sie nicht überhaupt nur eine vorübergehende war, weit übertrieben. Es erwarteten die Rheinschiffahrt hier in Rheinberg noch ganz andere

---

[1]) Den Namen „Rheinberg“ erhielt die Stadt erst von den Niederländern.

[2]) Von einem Stück Wein 5 goldgl. u. s. w. Wesel C. 310 Nr. 1.

[3]) Die stärkere Benutzung der Landwege seit dem Ende des 16. Jahrhunderts ist augenscheinlich die Folge der Errichtung von Lizenten auf dem Rhein. Interessant ist in dieser Beziehung ein Schreiben der Rheinberger Lizentbeamten an Wesel vom August 1583: „Wir erfahren, daß eure Mitbürger vorhabens seint, und etliche schoen gethan, nemblich ire güter in großem anzall zu landt nach Frankfurtt fueren zu lassen, ohne einiche Lizenten darvon alhie zu bezalen.“ Sie warnen davor, da nicht nur an der linken, sondern auch an der rechten Rheinseite das Kriegsvolk fleißig darauf Acht haben werde. Wesel C. 152 Nr. 3.

Auflagen, ehe der eben geschilderte Zustand annähernd eintrat. Immerhin bemerken wir bereits hier die Anfänge einer Entwicklung, die uns im Laufe der nächsten 70 Jahre immer wieder begegnen wird. Infolge des spanisch-niederländischen Krieges gelangt Wesels Handel und Schiffahrt zu einer ungeahnten Bedeutung. Während die höher gelegenen Rheinorte vom Verkehr mit den Niederlanden abgeschnitten werden, wird das protestantische Wesel unter der Herrschaft der Staaten der Endpunkt einer direkten Fahrt von den Niederlanden aufwärts, wird Wesel in ganz anderer Weise als bisher der Mittelpunkt und Speditionsort des niederländischen Handels am Rhein. Die Blütezeit des Weseler Handels und der Weseler Schiffahrt beginnt mit dem spanisch-niederländischen Kriege.

Betrachten wir jetzt einmal im einzelnen die außerordentliche Zunahme des Weseler Rheinverkehrs am Ende der 70er und in der ersten Hälfte der 80er Jahre. Den besten Maßstab liefern uns immer noch die Kraneneinkünfte:

1560ff.	za. 70	Tlr.[1]	1579 . .	347	Tlr.
1572 . .	50	"	1580 . .	283	"
1573 . .	131	"	1581 . .	340	"
1574 . .	67	"	1582 . .	292	"
1575 . .	201	"	1583 . .	346	"
1576 . .	203	"	1584 . .	446	"
1577 . .	101	"	1585 . .	345	"
1578 . .	255	"			

In den 80er Jahren betragen also die Kraneneinkünfte das 5 bis 6fache der 60er Jahre. Wenn demgegenüber die Einkünfte der Stadtwage nur etwa auf das Doppelte steigen, so erkennt man gerade daraus, wie infolge der oben geschilderten Verhältnisse zwar auch der Eigenhandel der Weseler, vor allem aber das Speditionsgeschäft Wesels eine außerordentliche Belebung erfährt.

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß ein Artikel, der immer einen Haupthandelsartikel der Weseler bildete, der Wein, wohl auf den Kran, aber natürlich nicht auf die Stadtwage kam. Und gerade die Verfrachtung von Wein hatte in diesen Jahren außerordentlich zugenommen. Statt der 460 Stück des Jahres 1560 wurden 1584-1263 Stück, statt 295 Zulast 1881 Zulast Wein gekrant. Aber noch auffallender ist doch die Zunahme der niederländischen Güter am Weseler Kran. Gegenüber 29 „Droegfaten" und 4 „Droegseck" im Jahre 1560

[1]) Ich habe hier die Angaben der St. R., die bis 1582 nach gl. à 24 alb und von da ab nach dlr. à 52 alb rechnen, in solche Taler umgerechnet.

wurden 1584-203 Droegfaten und 43 Reissäcke gekrant, statt 7 Wollsäcken und 19 „Rode Seck" 25 Wollsäcke, 5 Katunsäcke, 15 Lakenpacken und 178½ „Packen", die jedenfalls zumeist niederländische Waren wie Tücher, Häute und ähnliches enthielten. Niederländischer Herkunft wird auch der größte Teil des Salzes[1]) gewesen sein, das in diesen Jahren in auffallenden Mengen in Wesel verladen wird: 1560-55 geng[2]); 1584-738 geng!

Diese wenigen Zahlen mögen genügen, uns eine Vorstellung von der außerordentlichen Zunahme des Weseler Rheinhandels zu verschaffen; sie äußert sich deutlich auch in dem intensiveren Schiffahrtsbetriebe, in der Einrichtung neuer „Marktschiffe", von der wir in diesen Jahren erfahren.

Ein ausgedehnter Marktschiffverkehr ist nur möglich bei einem dauernden, starken Verkehrsbedürfnis. Ist ein solches vorhanden, so stellen derartige regelmäßig verkehrenden Schiffe ein äußerst geeignetes Mittel zu seiner Befriedigung dar. Wie jede Verbesserung der Transportmittel wirken sie zugleich noch belebend auf das Verkehrsbedürfnis ein. Die Stadt Wesel ist denn auch mit Eifer bemüht, durch Einrichtung neuer Marktschiffe die Transportgelegenheiten zu vermehren. 1576 und 1579[3]) werden abermals zwei Marktschiffer angestellt; doch wird hier nur von „dem Markt- oder Fehrschifferamt" gesprochen. Es braucht sich also nicht um neue Marktschiffe zu handeln. Aber am 20. Februar 1581, also um dieselbe Zeit, in welcher der kurkölnische Agent den Rhein für unbefahrbar erklärte, heißt es in den Weseler Ratsprotokollen: „Die Gemeine angegeben vier Marckschepen zu besser beforderung Koep und Schepmans, und sunderling dieser Stadt Bürgere antostellen." Der neue Magistrat kommt offenbar dem Wunsche der Gemeinde nach, wenn er dann im Mai zwei neue Marktschiffer anordnet[4]).

---

[1]) Im 16. Jahrhundert hatten die Holländer nach Zurückdrängung der Hanseaten den Baienhandel ganz in ihre Hand bekommen. Im 17. nahmen sie im westfranzösischen Handel eine dominierende Stellung ein. Agats 105 und 116.

[2]) In der Kranrechnung erscheinen immer nur „Geng", ohne Bezeichnung der Ware, einmal jedoch heißt es „20 gengh saltz". Im 18. Jahrhundert werden die Ruhrkohlen nach Gängen (1 Gang = 144—150 Pfd.) bemessen. In der Zusammensetzung „doergang" begegnet das Wort als Bezeichnung für ein Quantum Holz. Holz kam in Wesel nicht auf den Kran.

[3]) Rpr. vom 11. Dez. 1576 und 19. Mai 1579. (Johan then Haeff zum Marktschiffer ernannt; Gereit Schülings Sohn mit dem Markt- oder Vehrschifferampt versehen.)

[4]) Rpr. vom 5. Mai 1581: Isac van Loeven tom Martschepper angenommen und heft tom Burgen gestellt N. N. und N. N. 23. Mai: Henrich van Beeck, der tom Martschepper angestelt, heft to Burgen gesat N. N. und N. N.

Am 1. September desselben Jahres finden wir abermals eine Notiz über die Marktschiffahrt: „Senatus heft der vrouwen Willem Kupers togelaten dat Martschep, wie Ihr Man gedaen, also oick hinferner to furen; als dat Derich Scharvenberch tot oer Wedtwen behuf der principael fhurer sein soll, und heft uti moris te Burgen gestaltt Johan Rasegarden und Johan von Oossenberch, die sich und ihre guder dairvor verunderpandett".

Zwei Jahre später wird abermals ein neuer Marktschiffer angestellt[1]).

Zweifellos gab es zu Anfang der 80 er Jahre in Wesel mehrere Marktschiffe, deren Bestimmungsort allerdings meist nicht besonders angegeben wird. Die einzige Stadt, die hin und wieder genannt wird, ist Nijmegen; es ist sehr wohl möglich, daß die Verbindung mit diesem wichtigen Platze durch mehrere Marktschiffe unterhalten wurde. Vielleicht liefen diese auch die Zwischenstationen an.

Aber 15 Jahre später erfahren wir, daß zwischen einigen dieser Zwischenplätze und Wesel besondere Marktschiffe verkehren. Wir hören da von mehreren Überfällen auf ein „Santisches", ein „Reesisches" und ein „Marktschiff von Emmerich". Vermutlich existierten diese Schiffe bereits im Anfang der 80 er Jahre. Bezeichnend heißt es übrigens von dem Xantener Marktschiff, es sei „mit viel Volks beladen an das landt gedrungen und ein jeder vor heubten geschetzt, und alles was an porken (Schweinen) und sunst darin gewesen geraubt worden". Es handelt sich hier also um ein wirkliches Marktschiff, auf dem die Bewohner von Xanten und Umgegend ihre Landesprodukte und ihr Vieh nach Wesel auf die Märkte bringen. Wir werden später sehen, daß dieses Marktschiff jedenfalls von Xanten aus auf Wesel angeordnet war.

Das „Reesische Marktschiff" war vielleicht ebensowenig ein Weseler Schiff, und sicher nicht das „Marktschiff von Emmerich". Aber aus einem Briefe Emmerichs vom Jahre 1607[2]) geht hervor, daß allem Anschein nach „in voertijden" gegen dieses Marktschiff von Emmerich auf Wesel ein gleiches von Wesel auf Emmerich fuhr, das noch im Jahre 1607 im Gange war.

Endlich mag hier noch die geplante Einrichtung eines Marktschiffes von Rheinberg auf Wesel Erwähnung finden, die nur infolge des ausbrechenden kölnischen Krieges nicht zur Ausführung kam[3]).

---

[1]) Rpr. 24. Sept. 1583: Herman Peters tom Marktschepper angestalt.

[2]) Wesel C. 326 Nr. 4. Emmerich stellt gegen das Wesel-Emmericher Fährschiff ein Gegenschiff an und sucht sich mit Wesel über eine Fahrtordnung für die beiden Fährschiffe zu verständigen. Wesel sieht darauf in seinen Akten nach, „wie es in voertijden daemitten gehalten worden".

[3]) Kurköln, Rheinschiffahrt 7. Die Angaben stammen aus Berichten aus den Jahren 1607 und 1609.

Zu Anfang der 80er Jahre fuhren drei bis vier Schiffer regelmäßig an den Markttagen des Mittwochs und Samstags zwischen Rheinberg und Wesel hin und her. Sie beförderten also hauptsächlich Marktbesucher. Ihre Ladung bestand auf der Fahrt nach Wesel aus Früchten, nach Rheinberg zurück aus Butter, Käse „und ander Provision“.

Da aber diese Schiffer von Menschen und Gütern „namen, was sie wollten“, andererseits dem Erzstift Köln, dem, wie man behauptete, der Rheinstrom bis unterhalb Rees zukomme, keinerlei Abgaben zahlten, ging jetzt im Jahre 1583 der Erzbischof zu einer Verpachtung „des wochentlichen Marktschiffes zwischen Rheinberg und Wesel“ über. Man erließ zunächst eine genaue Ordnung.

Nach ihr soll das Marktschiff am Mittwoch und Samstag zwischen beiden Städten hin und her fahren. Wer sonst an diesen Tagen beim Fahren betroffen wird und das Marktschiff schädigt, soll 10 ggl. Strafe an den Erzbischof bezahlen. Das Marktschiff hat also an beiden Tagen die alleinige Verkehrsvermittlung zwischen Wesel und Rheinberg.

Jeder Bürger und jede Bürgerin soll beim Hinab- oder Hinauffahren jedesmal für ihre Person 2 alb., für ein Faß Butter, eine Tonne Hering, ein Pfund Schwaers (300 Pfd.) je 5 alb., für ein Malter Früchte 2 alb., für einen Sack Äpfel, Birnen, Nüsse oder Rüben $1^1/_2$ alb. bezahlen. „Gefuege sich aber das der Rheinstraum groess, also das man zu Wesell an die Stadt fahren kunte[1]), soll den Fehrern dubbelt Fehrgeld zugelacht werden, sonsten sollen die Fährer mit den frembden und Auslendischen nach aller gebuer und gestalten sachen sich verhalten.“ Die festgesetzte Frachttaxe galt demnach nur für die Einheimischen[2]).

[1]) Der alte Lippearm (vgl. die Karte) ermöglichte also bei günstigem Wasserstande den Rheinschiffen bis nahe an die Stadt heran zu kommen. Als man dann am 7. Mai 1582 auf mehrfaches Anraten des Herzogs beschlossen hatte, die Stadt in eine Notfeste zu verwandeln, und sie bald darauf samt ihren Vorstädten mit einem Wassergraben umzog, der mit jenem Lippearm in Verbindung stand, fuhr man bis in den Stadtgraben hinein. Vgl. Rpr. vom 24. Februar 1587: „Verdragen, die under der Steinportscher Brüggen (einer an der dem Steinweg zugewandten Pforte über den Stadtgraben führenden Brücke) doergaende Schepfahrt bei itzigem hogen water mit vertich holter to behinderen, item die vor der Fischporten (mitten zwischen Steintor und Klostertor) liggende und an der Statmuiren gemehrte (genäherte?) Schep van der Muiren affuhren te laten.“

Der eigentliche Landungsplatz und Ladeort blieb aber immer draußen am Rhein. Auf den Ansichten von Wesel (Braun und Hogenberg I. 23, IV. 19; Wesel C. 351–53 Nr. 14, 15.) gewahren wir auf dem Lippearm unmittelbar vor Wesel nur kleinere Fahrzeuge. Dieser Lippearm wurde übrigens später zum Hafen vertieft, während die beiden oberen Abschnitte zwischen der Lippbrücke und dem Rhein völlig versandeten, sodaß also die Schiffe nun von unten in den toten Arm hineinfahren mußten.

[2]) Eine derartige Beschränkung der Frachttaxe auf die Einheimischen findet sich sehr häufig, nie aber in Wesel. Vgl. Bettgenhäuser.

Kraft seines Stromregals nimmt also der Kölner Erzbischof jetzt das Recht in Anspruch, unter Ausschließung aller anderen Schiffer ein Marktschiff zwischen Rheinberg und Wesel verkehren zu lassen. Es sollte nun für 20 ggl. verpachtet werden; „als aber das unrewige Truxische kriegswesen uf die Handt gedrungen, ist solche verpachtung verplieben".

Immerhin erkennen wir auch aus diesem Versuch die Bedeutung, die damals der Stadt Wesel im Verkehrsleben des Niederrheins zukam. Wesel erscheint als der Mittelpunkt eines immer weiter ausgebildeten regelmäßigen Schiffahrtsverkehrs auf dem Niederrhein.

Versuchen wir jetzt einmal, uns an der Hand der Weseler Kranen- und Zollisten[1]) über die hauptsächlichsten Ladungen der

[1]) Über die Weseler Zölle sei hier folgendes angeführt. Eine Spur davon, daß die villa Wesele einst zum Reiche gehörte, erhielt sich darin, daß im 13. Jahrhundert daselbst am Rheine ein Reichszoll erhoben wurde (Harless p. 59). In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts gibt es jedoch in Wesel als Wasserzoll nur einen fürstlichen Abschlagszoll, der nach einem Schreiben der fürstlichen Räte vom 26. August 1582 „ein afsplit des Büderickschen tols van alders gewest" und noch sei. Dieser Abschlagszoll wurde von allen Gütern gefordert, die in Wesel in Schiffe eingeladen = abgeschlagen und weggeführt wurden; doch waren die Bürger davon frei, es sei denn, daß sie ihr Gut auf einem „unfreien Boden" transportieren ließen. Alle Güter dagegen, die zu Schiff in Wesel ankamen und ausgeladen („aufgeschlagen") wurden, blieben völlig frei.

Aber um die Mitte der 80er Jahre klagen nun die Weseler, der Abschlagszöllner habe gehört, daß der Fürst in Wesel auch einen Aufschlagszoll hätte, und habe deshalb in Kleve versucht, diesen Zoll ebenfalls für ein Geringes an sich zu bringen. Wirklich beginnt auch der Zöllner von den die Lippe hinabkommenden Schiffen beim Ausladen einen Aufschlagszoll zu verlangen. Vergeblich weist Wesel auf die eidliche Aussage seiner alten Schiffer hin, daß sie ihre Güter seit 50 Jahren in ihren eignen wie in fremden Schiffen die Lippe hinabgebracht und in Wesel aufgeschlagen hätten, ohne auch nur dem Zöllner einen Heller bezahlt zu haben; vergebens betont man, daß der Aufschlag hier wie überall für Bürger und Fremde frei sei. Die Räte halten daran fest, daß die Herzöge seit undenklichen Zeiten sowohl den Abschlags- wie auch den Aufschlagszoll zu Wesel besessen hätten, und am 8. März 1586 erscheint eine neue „Ordnung des Auf- und Abschlagszolles bei Wesel", in der es heißt, „dat alle gudt so tho Wesell affgeschlagen und up oder affferdig gebracht wirdt, solchen Toll tho geven schuldigh, als auch wat tho Wesell upgeschlagenn und over Landt hinwegh geführt wirt, gleichfals solchen Toll, nha ferner verordnungh unsers gn. Herrn, hiernegst tho geven gehalden, gleich wan dat selvige tho Büderich oder Griet vertollet würde."

Die in Wesel bleibenden Güter brauchten demnach keinen Aufschlagszoll zu bezahlen, sondern nur diejenigen, die über Land weiter gingen. Der Aufschlagszoll war also eine Art Landzoll. Aber von dem bald darauf unter dem Namen „Eickholz-Zoll" erscheinenden fürstlichen Landzoll, der von allen zu Lande aus Wesel ausgeführten Gütern erhoben wurde, war er doch wesentlich verschieden. Er wurde allem Anschein nach ebenso wie der Abschlagszoll als ein „Absplíß" des Büdericher Zolls angesehen; Abschlags- und Aufschlagszoll sollten nach derselben Liste erhoben werden, während für den Eickholzzoll 1618 eine viel niedrigere Liste überliefert ist.

Aber die Regierung vermochte diesen Aufschlagszoll nicht zur Geltung zu bringen. Allen versuchten Erhebungen widersetzt sich die Stadt Wesel unter dem Hinweis, daß der Aufschlag aller Waren frei sei, „und daß allein von etlichen, welche von außen ankommen und stracks durch die Stadt geführt, oder wenn sie hie nidergelegt, folgendts verkaufft und ausgeführt werden, ein genants an Zoll (und zwar an Eickholzzoll) sei gegeben worden". Ebenso läßt sich noch im Jahre 1633 der Weseler Magistrat von dem früheren Pächter des Abschlags- und Eickholzzolles bestätigen, daß alle zu Wasser

Weseler Schiffer zu orientieren. Wir unterscheiden dabei lediglich die drei Schiffahrtsstrecken Wesel-Niederlande, Wesel-Köln und die Lippeschiffahrt. Von der Personenbeförderung sehen wir dabei ab. Der Reiseverkehr benutzte jedenfalls vorwiegend die Marktschiffe.

Wie wir bereits bemerkten, gewannen die niederländischen Waren in diesen Jahren eine außerordentliche Bedeutung für den Weseler Handelsverkehr. Niederländische Güter sind es denn auch, die in der Abschlagsliste von 1586 wie in der keineswegs vollständigen Kranliste vom Jahre 1589 den breitesten Raum einnehmen; beide Listen beginnen mit ihnen.

Da begegnen uns vor allem einmal die für das Rheinland so überaus wichtigen Seeprodukte: Das Salz und die Fastenspeise, die Fische, und zwar werden genannt Heringe, Schollen, Spirlinge, Bückinge und Stockfische. Sodann die Landesprodukte: Nüsse, Waid, Hanf, Felle, Torf, „Sarcksteen, so uth der Maesen kompt"; ferner gewerbliche Erzeugnisse: Öl, Branntwein, Essig, Joppenbier, Käse, Seife, Teer, Leder,

---

oder zu Lande eingebrachten Güter zollfrei wären, daß dagegen die zu Wasser den Rhein hinab oder hinauf oder die Lippe hinauf ausgeführten Güter den Abschlagszoll wie die zu Lande ausgeführten den Eickholz- oder Landzoll bezahlt hätten. Allmählich verschwindet auch der Name Aufschlagszoll, wenn auch einzelne Versuche ihn zu erheben immer wiederkehren.

Erst 1666 wird dieser Aufschlagszoll durch die brandenburgische Regierung wirklich eingeführt. Am 10. Februar 1666 gibt man dem Abschlagszöllner zu Wesel eine Additional-lyste, in der es heißt: Wie bisher sollen alle Güter, die den Rhein hinabkommen und zu Wesel gelöscht werden, vor dem Ausladen den Büdericher Splißzoll bezahlen. Ferner sollen diejenigen, die den Strom hinauf- oder hinabkommen, in Wesel „abgeschlagen" (statt „aufgeschlagen"; man kennt offenbar die Bedeutung dieser Worte nicht mehr) „und über Landt p. ass, wagen, karre oder sonsten verführt werden", den Abschlagszoll zu Wesel bezahlen.

Vorher also entrichteten diese Güter nur den Eickholz- oder Landzoll. Der war sehr niedrig. Ein Fuder Wein zahlte 1618 - 2st, eine Tonne Hering 10 hlr.

Viel höher war der Abschlagszoll der zu Wasser aus Wesel ausgeführten Güter. „Nach den alten Fürwarden" erhob man den zwanzigsten Pfennig, also 5%. Dementsprechend beginnt die Zolliste, zugleich bezeichnend für die Bedeutung des Weseler Schiffbaus und Holzhandels: Von einem nyhen to Wesell getimmerden Schieff, so ein hundert goltgulden wehrt, 5 ggl. Im übrigen aber war, wie es auch in der Liste ausdrücklich betont wird, bei vielen Gütern der Zoll bedeutend niedriger angesetzt. Ein Fuder Wein sollte 21 st, eine Tonne Hering 4 st geben. Aber es ist auch nicht daran zu denken, daß genau nach der Liste bezahlt wurde. Der Zöllner gibt 1583 offen an, er habe es vielfach bei dem gelassen, wie der Kaufleute Faktoren mit seinem Vorgänger „ein verdrach gemaickt" hätten. 1593 wird deshalb verboten: Item sall gein Kauff- oder Schieffman sonder vorgaender Besichtigunge seines Schieffes, und was vor tolbahre Guedere darin geladen, erlaufft werden, der Tolhner sall auch mit geinen Kauff- oder Schieffman der vertollungh halven vor solcher Besichtigungen verdragen.

Außer dem Zollgeld bekam dann der Zöllner nach altem Brauch noch einen „Fürzoll".

Wie bemerkt waren die Weseler von diesem Abschlagszoll befreit, falls sie nicht ein unfreies Schiff benutzten. Dasselbe galt von dem Eickholzzoll bei den Landtransporten. Vgl. über diese Zölle das ziemlich reichhaltige Material in Caps. 310 Nr. 1; C. 310 Nr. 16, 18; C. 308 Nr. 1.

Lakenpacken, „Catunsäcke“, Papierballen. Endlich die ausländischen Waren: Getreide, Franzwein, „Romeneys“ (Romanyer Wein), Basters, Blei, Kupfer, Zucker, Reis und Wolle. Für alle diese Artikel war Wesel der große Umschlagsplatz nach dem Osten; zum Teil gingen sie auch in großen Mengen von hier aus weiter den Rhein hinauf bis Köln.

Die Stadt Köln hatte am Anfang des 16. Jahrhunderts eine gewisse Anerkennung ihres Stapelrechtes erreicht, wenigstens soweit es sich auf Ventgut „als Salz, Hering, Bücking, Fisch (Stockfische, Schollen und andere gesalzene Fische), Butter, Käse, Honig, Öl, fette Ware und alle anderen Güter, die unter dem Namen Ventgut von alters genommen“, erstreckte[1]). Im Laufe des Jahrhunderts war es ihr dann gelungen, ihren Stapel immer mehr als Umschlagsrecht auf fast alle Güter zu handhaben[2]). Mehr noch als bisher bildete daher Köln auch den Endpunkt der Weseler Schiffahrt.

Wichtiger jedoch als dieses Umschlagsrecht war für den Handel und die Schiffahrt der niederrheinischen Städte eine andere Beschränkung, die Köln jetzt ebenfalls unter dem Namen des Stapelrechtes durchzuführen verstand. Seit dem Ende des 15. Jahrhunderts hatte man begonnen, eine Handelsvermittlung zwischen dem Niederlande und dem Oberlande durch die niederrheinischen Städte energischer zu bekämpfen[3]). Nun brachte man es schließlich dahin, daß im Verkehr zwischen den Niederlanden und Köln die holländischen Güter direkt auf einem Boden und unangebrochen dorthin gebracht werden mußten. Die niederrheinischen Plätze oberhalb Nijmegens, das als letzte holländische Stadt galt[4]), waren nun also aus dem Kölner niederländischen Handel ausgeschaltet. Ihre Schiffer durften holländische Waren, wie Salz, Fische, Öl, Butter und Käse nur auf direkter Fahrt von den Niederlanden, nicht von ihrer eigenen Stadt aus nach Köln bringen. Als Frachten von Wesel nach Köln kamen also in der Hauptsache nur die wenigen einheimischen Erzeugnisse und dann vor allem die Artikel aus dem Osten in Betracht.

Aber in der zweiten Hälfte der 80er und zu Beginn der 90er Jahre des 16. Jahrhunderts erfahren wir ausdrücklich, daß das niederländische Salz nicht nur in Wesel in andere Schiffe übergesetzt, sondern

---

[1]) Windscheid 165 ff. Auch Ockhart: Gesetzgebung 231 ff. Die Bezeichnung Ventgut hängt offenbar zusammen mit holl. venten = vendere, eigentlich hausieren; man versteht darunter leicht verderbliche (und daher schnell zu verkaufende?) Waren.

[2]) Kuske: Rheinschiffahrt 316.

[3]) Kuske: Fischhandel 16.

[4]) Kuske: Rheinschiffahrt 251.

auch von holländischen Schiffern an Weseler verkauft und von diesen ganz oder zum Teil nach Köln auf den Markt gebracht wird. Doch dieses Abweichen der Stadt Köln von ihrem „Stapelrecht" hat seinen besonderen Grund. Im Jahre 1591 schreibt man an Wesel[1]), daß nach dem Herkommen und der Stapelgerechtigkeit „kein saltz under dieser Statt ausgeladen werden moge, sondern das all ingeschifftes saltz vonn denn Saltz Stetten bis anhero unauffgebrochen pracht und ein solchs aidtlich certificiert werden muesse . . . . Jedoch dweill wir bericht, das jetzo der gefhar und unfehlichkeit halber uff dem Reinstraumb solcher ordtnungh so steiff, wie sonsten gepuert, nachzusetzen nitt müglich, sonder die ausladungh notwendigh für ein Zeit langh, sofern man des saltz genoss haben wolte, nachgesehen werden muste, und dann necessitati woll etwas zu indulgieren", so wolle man „sine praejuditio habender Stapelgerechtigkeit" die Ausladung gestatten, „als langh angeregte necessität und unfehligkeit duren wirdt".

Also der Krieg, die Erschwerung einer direkten Schiffahrt zwischen Köln und den Niederlanden ist die Ursache, daß man jetzt von Wesel aus Salz bezieht. Der Aufstand in den Niederlanden kommt auch auf diese Weise dem Weseler Handel und der Weseler Schiffahrt zu gute. Die gewaltige Zunahme des Salzes am Weseler Kran im Jahre 1584 hängt offenbar mit gleichen Ursachen zusammen. Für die Kölner war ja bereits um diese Zeit der Niederrhein „unfahrbar". Ob man bei den anderen holländischen Waren ebenfalls von dem Stapelrecht abging, läßt sich aus dem vorliegenden Material nicht erkennen. Jedenfalls aber wurden damals die zwischen Wesel und Köln liegenden Rheinorte mindestens zum Teil von Wesel aus mit holländischen Waren versehen. Es ist kaum anzunehmen, daß diese Plätze schon jetzt wie später im 17. Jahrhundert gezwungen wurden, die niederländischen Güter von Köln zu beziehen.

Aber viel wichtiger als alle diese Bergfrachten war für die Schiffahrt zwischen Wesel und Köln die eine Talfracht, die immer noch den vornehmsten Handelsartikel der Weseler bildete, der Wein. In der Kranordnung von 1589[2]) erhalten die Kranenarbeiter für das Ausladen von Wein eine eigene Lohntaxe. Und neben dem Wein gingen vor allem Mühlsteine den Rhein hinab nach Wesel. Für beide Artikel

---

[1]) Wesel C. 57 Nr. 1.

[2]) Die Hauptbestimmungen sind die gleichen wie 1523. Ausdrücklich wird hinzugefügt: Alle Güdere, die mit Boemen, Hevels, Trießen (die am Mastbaum befestigten Querstangen; Kuske, Bonner Schiffahrt 25) und ieniger anderer manieren uttgearbeitt werden und kraenbahr sein, dhavon salle oick nha gestallt der guider Kraengeldt gegeven werden. Wesel C. 145 Nr. 1.

bildete Wesel den bedeutendsten Verladeplatz am Niederrhein; in großen Mengen gingen sie von hier aus weiter nach dem Osten.

Denn auch die Beziehungen Wesels zum östlichen Binnenlande scheinen in diesen Jahren besonders lebhaft gewesen zu sein. Der Verkehr zwischen Westfalen und dem Rheinlande spielte sich wie früher größtenteils auf dem Landwege ab; daneben aber benutzte er doch auch in ziemlichem Umfange die Wasserstraße der Lippe.

Nun war zwar auf der Lippe eine Schiffahrt mit nicht unerheblichen Schwierigkeiten verknüpft[1]). Wir erkennen das aus den Projekten zur Verbesserung der Schiffbarkeit des Flusses, die etwa mit dem Jahre 1486 einsetzen. Damals wollte die Stadt Soest unter Benutzung des Soestbaches und der Ahse einen Strom von Soest nach Hamm anlegen, der Schiffe von 10–12 Lasten zu tragen imstande wäre, und brachte auch das für die Bauten notwendige Geld auf. Der Herzog von Kleve beauftragte darauf seinen Amtmann zu Hamm, mit den Mühlenbesitzern an der Lippe wegen des Durchlasses der Fahrzeuge an den Schlachten oder Wehren unterhalb Hamms und mit den sonstigen Interessenten in Verhandlungen zu treten, um auf diese Weise die Verbindung nach dem Rheine herzustellen. Aber der Plan kam nicht zur Ausführung; wir wissen nicht warum.

Daraus nun, daß ähnliche Projekte im 17. und dann im 18. Jahrhundert immer wieder auftauchten, ohne durchgeführt zu werden, können wir schließen, daß die Benutzung der Lippe diese ganzen Jahrhunderte hindurch beträchtliche Schwierigkeiten bot. Auf ihrem oberen Teile machten die Mühlenwehre, zu denen bei der Rauschenburg und Haus Vogelsang (ungefähr in der Mitte zwischen Haltern und Lünen) noch Steinklippen hinzukamen, eine Schiffahrt nahezu unmöglich; ohne Umladen vermochten hier Lastschiffe, zumal bei trockener Jahreszeit, nicht zu verkehren. Besser war man auf der unteren Strecke daran, obwohl auch hier zahlreiche Sandbänke arge Hindernisse für die Schiffahrt boten. Es konnten nur flache Fahrzeuge, die zugleich wegen der vielen Krümmungen und der geringen Durchschnittsbreite des Flusses von 8–12 Ruten nicht zu groß sein durften, die Lippe befahren.

Dennoch scheint auf dem untersten Abschnitt der Lippe von Wesel bis Haltern (etwa 40 km) hinauf eine lebhaftere Schiffahrt stattgefunden zu haben. Bei Haltern erhöht der Zufluß der Stever den Wasserreichtum der Lippe fast auf das Doppelte[2]); bis hierhin hinauf wird die Lippe auf den älteren Karten als schiffbar angegeben. Im

[1]) Vgl. Ilgen, Lippe 21 ff.

[2]) Mitteilungen d. Altertumskommission, Heft II. Vorbemerkung (von Dr. F. Philippi).

Mai des Jahres 1597 werden einmal 44 „Reiss“ Ziegelsteine, die nach Münster bestimmt sind, zu Schiff von Wesel bis nach Haltern geschafft, um hier auf Wagen gesetzt zu werden. Und eine derartige Umladung ist in Haltern nichts Seltenes: Es steht hier an einer Art Hafen ein Kran, der die Lasten aus den Schiffen auf die Wagen hebt. Ganz offenbar bildet Haltern im 16. Jahrhundert den Endpunkt einer nicht unbeträchtlichen Schiffahrt auf der unteren Lippe[1]).

Die Flößerei begann jedenfalls noch weiter oberhalb. Bei der Rauschenburg erhob man nachweislich seit 1600 einen Lippzoll[2]). Im Jahre 1526 passierten im ganzen 225 Flöße die Zollstätte zu Dorsten. Dabei mußte noch das für den Floßbau nötige Kiefern- und Tannenholz erst vom Rhein die Lippe heraufgeführt werden, weil an den Holzladeplätzen bei Dahl, Antrup und Haltern solches nicht zu haben war.

Soviel im allgemeinen über die Schiffahrt und Flößerei auf der Lippe im 16. Jahrhundert. Betrachten wir jetzt einmal den Anteil, den die Stadt Wesel an diesem Lippeverkehr nimmt. Es sind nur vereinzelte Nachrichten, die uns über diesen Zweig der Weseler Schiffahrt unterrichten; aber wir gewinnen doch den Eindruck, daß auch auf der Lippe in der Blütezeit des Weseler Handels ein reges Treiben herrschte[3]). Alte Weseler Schiffer und Flößer geben 1585 an, daß sie seit wohl 50 Jahren mit eignen wie mit fremden Fahrzeugen die Lippe hinauf und hinabgefahren seien. Vor der Abfahrt von Wesel mußten sie dem Abschlagszöllner den Abschlagszoll und 4 rad. alb. „Rudergeld“ bezahlen. Der Zöllner aber klagt, daß sie häufig das Rudergeld am Lippefähr hinterlegten und dann schleunigst davonführen, sodaß der Zolldiener ihnen bis an den Krudenberg nachlaufen müsse, um Schiff und Ladung zu besehen.

Unter den auf der Lippe verfrachteten Gütern nimmt natürlich die erste Stelle das Holz ein, der Hauptausfuhrartikel des Lippegebietes. „Reiche“ Weseler Holzhändler bringen es in Schiffen und Flößen die Lippe hinab, rüsten vor Wesel größere Flöße, „dusend daler wert seinde“, und fahren mit diesen nach den Niederlanden hinab. Auch zahlreiche fremde Lippeschiffer laden in Wesel Holz und ähnliche Artikel aus und nehmen dafür von den aus den Niederlanden heraufgekommenen Schiffen oder aus Wesel selbst Heringe, Salz, Schmalz und andere

[1]) Bereits 1479 blühte nach Strotkötter in Dorsten das Schiffbaugewerbe. I. 4.

[2]) Strotkötter II. 2.

[3]) Der oberste Lippeschiffahrtsplatz, der in den vorliegenden Akten erwähnt wird, ist das in der Mitte zwischen Wesel und Haltern liegende Schermbeck. (Die Weseler hätten hier im Hinauf- oder Hinabfahren nie Zoll bezahlt, wenn sie aufschlugen oder vorbeifuhren.)

holländische Waren mit zurück. Das Lippeholz wurde zum großen Teil von den Holländern selbst in Wesel abgeholt. In der Abschlagszolliste wird ausdrücklich der niederländischen Schiffleute mit ihren Pleiten und Torfschiffen gedacht, die von Wesel mit „Planken, Krumbholz, Klabbreder und Ribben“ abfahren.

Auch andere Produkte der Waldwirtschaft kommen wohl auf dem Wasserwege nach Wesel hinab. Nach Schiffsladungen wird der Abschlagszoll erhoben bei der „Schumachers Lohe“; auch die in der Liste genannten Holzkohlen werden auf dem billigen Wasserwege nach Wesel gekommen sein.

Neben solchen Artikeln bildete bisweilen auch märkisches Eisen die Talfracht der Lippeschiffer. In der Abschlagsrolle von 1593 heißt es: Wannehr auch einige vatt Stails und Iseren Draidt die Lippe affkommen, solle van ieder vatt ein Dahler gegeven werden[1]. Auch das Getreide wählte wohl diesen Weg. 1588 protestiert einmal der Rat dagegen, daß ein Schiffer, der Korn „aus der Lippe gebracht“ hat, dafür einen Aufschlagszoll bezahlen soll[2].

Dagegen kommt nun ein anderer geschätzter Artikel des östlichen Binnenlandes, der westfälische Schinken, auf der Achse bis nach Wesel, um hier nach Holland und Köln hin in Rheinschiffe verladen zu werden[3]. Ferner zahlen Kalbs- und Schafsfelle pro Wagen $^1/_2$ ggl. Abschlagszoll; sie werden also ebenfalls in der Regel auf dem Landwege nach Wesel gebracht. Die übrigen in der Zolliste genannten Erzeugnisse des Binnenlandes: Unnaerbier, Branntwein, Honig, Wachs, Flachs, Garn, sicher auch märkisches Salz benutzten vermutlich je nach Gelegenheit die Wasserstraße. Häufiger geschah das jedenfalls vom Kalk und den verschiedenen Steinarten, von denen beim Kran vor allem die weißen Münstersteine und die Bentheimer Sarck- und kleinen Steine genannt werden.

Dafür gingen nun zahlreiche niederländische und oberländische Artikel, in erster Linie Wein und Mühlsteine auf der Lippe zum Innern des Landes hinauf[4]. Die Abschlagsliste von 1593 bestimmt darum:

---

[1]) Offenbar unter der Voraussetzung, daß sie von Wesel aus zu Wasser weitergingen. Vgl. folg. Anm. und Anm. 3.

[2]) Rpr. Der Aufschlag war eben, wie man behauptete, immer frei gewesen.

[3]) Bericht des Abschlagszöllners (1583): Item van ein acht Pont schwaers an schenken in wehrden ungeferlich van 200 Daler lasse ich passiren vur 4 goltgl., die klein wagen, daer nit so voell up en is, 2 oder $1^1/_2$ ggl. Und werden die Schenken an dem Water int Schipff gedaen, darup die Toll geschlagen, nemblich was daer te Schiffe gedaen, und wat den stroem aff oder uff gefhürt wirt.

[4]) Vgl. oben p. 15, Anm. 1.

„Alle guedere so den Rheinstroem hoger kommen, undt to Wesell verbademet werden in die Lippe hoger to gaen, sein von alders Tohl schuldigh, unangesehen dieselve to Grieth vertollet. Dergleichen wannehr einige guedere van Cölln uithferdich kommen undt den Lieppstroem hineinfuhren, den affschlags Tohl to betalen schuldigh."

Danach könnte es fast scheinen, als ob die von Köln hinabkommenden Schiffe zugleich auch die Lippe befahren hätten. Aber die eigentliche Lippeschiffahrt bediente sich doch einer ganz bestimmten Art von Fahrzeugen, die zumeist als „Lippschiffe" bezeichnet werden und mitunter auch auf dem Rheine fahren[1]). Zufällig erfahren wir einmal ihren Preis[2]). Im Jahre 1591 verlangt nämlich Parma von der Stadt Wesel, ihm 6 solcher Lippschiffe zu leihen. Durch das Los werden nun 6 Schiffer zur Hergabe ihrer Schiffe bestimmt; 5 von ihnen besitzen ein Lippschiff, einer einen „großen Achen". Aber zu einer leihweisen Überlassung ihrer Schiffe sind sie nicht zu bewegen, der Rat muß sie ihnen abkaufen. Er zahlt für die Lippeschiffe 225, 200, 152, 150, 110 und für den großen Achen 60 Taler.

Nach allen Seiten hin gewahren wir also in den beiden ersten Jahrzehnten des Krieges einen mächtigen Aufschwung des Weseler Handels und Verkehrs. Es beginnt die Blütezeit der Stadt, die von einem Zeitgenossen[3]) als eine urbs clara opibus, dignitate, aedificiis et mercatura gepriesen wird. „Wesel", so heißt es bei einem anderen[4]), „eine schöne, feste und volckreiche, darzu mit Wasser, Bollwercken und starcken Ringmauern . . umbgebene statt, . . ist von natur fürtrefflich wol gelegen zur Kauffmanschafft: daher sie auch zu unsern zeiten an großen und köstlichem gebäwe, überfluß an reichthumb, namhaffter Kauffmanschafft und andern eußerlichen gütern wunder sehr zugenommen". Und voll Bedauern setzt er hinzu: „Wurd aber noch viel glückseliger seyn, wenn sie nit mit so mancherley Secten frembder Religionen zerrüttet were".

[1]) Auf der Lippe fährt vermutlich auch der „Bortaeck, dair gutt in is", der in der Abschlagsliste erscheint.

[2]) Rpr. 17. Juni und 26. Juni 1591.

[3]) Braun und Hogenberg I. 23.

[4]) Ebenda, IV. 19.



Nachwort.

In der demnächst unter dem Titel: „Die Weseler Schiffahrt vornehmlich zur Zeit des spanisch-niederländischen Krieges“ erscheinenden Arbeit wird nun weiter gezeigt, wie die Stadt Wesel ihre eben angedeutete Stellung im niederrheinischen Handelsverkehr, von einigen Unterbrechungen abgesehen, bis zum Ende des spanisch-niederländischen Krieges, ja noch ein paar Jahrzehnte darüber hinaus behält, bis endlich nach der Verdrängung der Holländer vom deutschen Niederrhein seit den 70er Jahren des 17. Jahrhunderts den Weselern in den höher gelegenen Rheinorten, vor allem in Duisburg und Düsseldorf, eine wachsende Konkurrenz entsteht.

Wir behandeln da zunächst das tolle Abgabenunwesen auf dem Niederrhein gegen Ende des 16. Jahrhunderts und sehen, wie Wesel wegen der spanischen Abgaben in Rheinberg der Endpunkt der niederländisch-niederrheinischen Schiffahrt wird, wie die Waren hier die Wasserstraße verlassen und nun zu Lande weiterzukommen versuchen. Einen bezeichnenden Ausdruck finden diese Verhältnisse in der Einrichtung einer regelmäßigen Reihenfahrt (Beurtfahrt) von Amsterdam auf Wesel (1613). Und als dann nach einer wachsenden Gefährdung der Weseler Handelsstellung durch die spanische Einlagerung (1614 – 29) im Jahre 1629 den Staaten die Einnahme der Stadt glückt, und der Weg nach Holland wieder frei wird, erfolgt eine neue, bedeutende Entwicklung der Weseler Schiffahrt: Im Frühjahr 1630 wird in Wesel eine Schiffergilde gegründet.

Nach einem Überblick über die damaligen Schiffergilden am Rhein behandeln wir nun ausführlich die Verfassung der Weseler Gilde und die Wandlungen, die sie in den nächsten Jahren erfährt. Wir schließen daran eine Darstellung der einzelnen Zweige der Weseler Schiffahrt in den beiden letzten Jahrzehnten des Krieges und betrachten nacheinander die kleinen Beurtfahrten von Wesel nach Rees, Emmerich, Arnheim, Nijmegen, die Beurt Wesel – Amsterdam, die Fährschiffe zwischen Wesel – Emmerich, Wesel – Nijmegen, Wesel – Rheinberg, das Xantener Marktschiff, die Schiffahrt rheinaufwärts und auf der Lippe, die freier Vereinbarung unterliegenden Frachtfahrten (Sonderladungen, Militärtransporte, Transporte von Massengütern) und den Eigenhandel der Schiffer.

Die Darstellung der Weseler Schiffahrt in den beiden Jahrzehnten nach dem Kriege bildet den Abschluß der Arbeit. Wir sehen, wie Wesel durch eine Milderung der Schiffergildeordnung und durch Einrichtung neuer regelmäßiger Schiffahrtsverbindungen die im Kriege gewonnene Handelsstellung auch weiterhin zu behaupten versucht. Neben dem Fährschiff auf Rheinberg richtet man ein „Marktschiff" auf Duisburg, ein anderes auf Düsseldorf und eine Beurt auf Köln ein. Auch auf der Lippe wird eine Marktschiffahrt geplant. Die Beurt auf Amsterdam erfährt eine wesentliche Umgestaltung und eine scharfe Konkurrenz durch die Einrichtung einer Beurt auf Rotterdam und eines Fährs auf Leiden. Gegen das Nijmegen – Weseler Fährschiff stellt Wesel jetzt auch ein solches von Wesel auf Nijmegen an. Das Emmericher Fähr und die kleinen Beurtfahrten bestehen nach wie vor.

Nach einer Darstellung des Weseler Hafenbaus schließt die Arbeit mit der Vertreibung der Holländer vom deutschen Niederrhein und den Folgen dieses Ereignisses für die Entwicklung der niederrheinischen Schiffahrt.



Lebenslauf.

Geboren wurde ich, Emil Alfred Herbert Münker, am 26. November 1884 in Mülheim a. d. Ruhr als Sohn des Hauptlehrers Robert Münker. Ich bin protestantischer Konfession. Nach Erlangung des Reifezeugnisses auf dem Gymnasium meiner Vaterstadt, Ostern 1902, studierte ich von Ostern bis Herbst 1902 in Marburg, von da ab bis Ostern 1904 in Berlin und seitdem in Bonn, wo ich noch jetzt immatrikuliert bin, Germanistik, Geographie und hauptsächlich Geschichte. In diesen drei Fächern bestand ich am 19. Dezember 1906 in Bonn die Doktorprüfung.

